

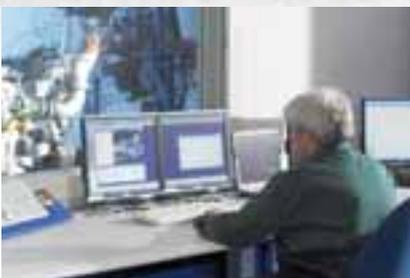
# DAF in action

Magazin von DAF Trucks N.V.

Nummer 1, 2008

**DAF 1928 - 2008:**

**80 Jahre innovativer  
Transportlösungen**



**DAF Engine  
Test Center**



**Güterverkehr:  
Quo Vadis?**

**DAF**

A PACCAR COMPANY

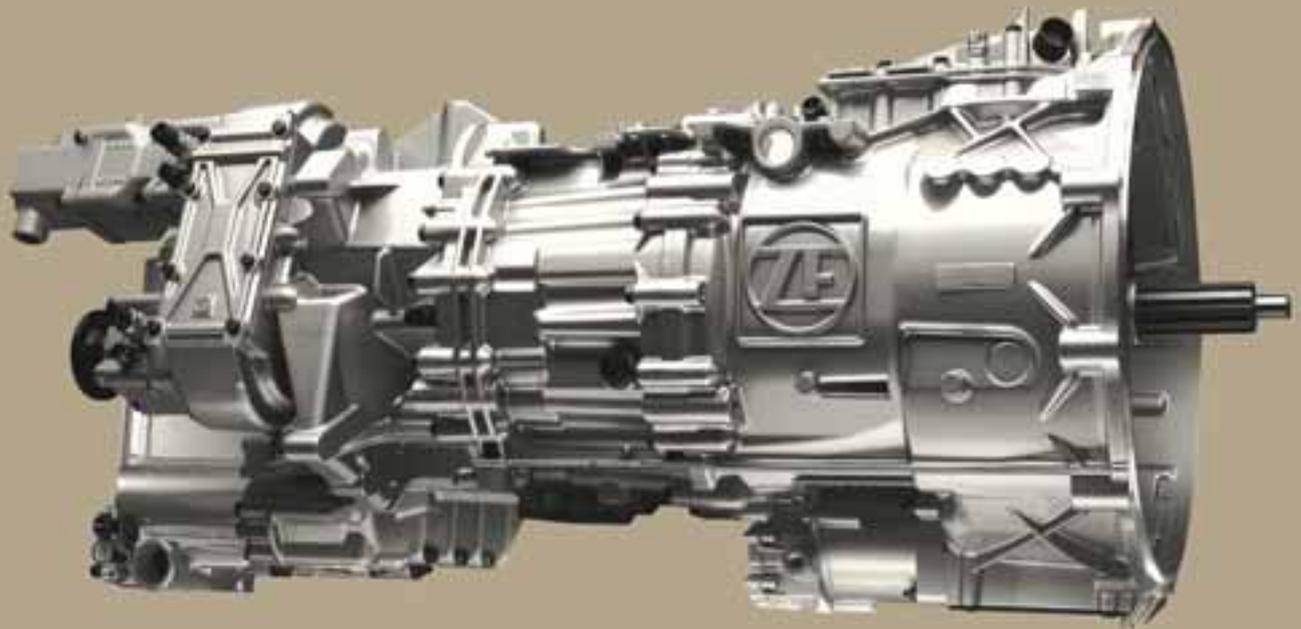


ZF AST08-15 KE-COMMUNICATION

ZF sollte drin sein.

Denn mit AS-Tronic fahren  
Sie automatisch sicher.

N<sup>o</sup> 1



[www.zf.com](http://www.zf.com)

Ob schwerer Fernverkehr, Verteilerverkehr oder Spezialfahrzeug – mit der Nr. 1 unter den automatischen Schaltgetrieben fahren Lkws sicherer. Mit DAF AS-Tronic bringt der Fahrer die ihm anvertraute Fracht sicher ans Ziel. AS-Tronic entlastet ihn, er kann sich auf das Geschehen der Straße konzentrieren. DAF AS-Tronic. Mit Sicherheit Nr. 1

Antriebs- und Fahrwerktechnik



6. **DAF-Motorentestzentrum der Spitzenklasse**
8. **Die Zukunft gehört dem Dieselmotor**
10. **„Sicherheit geht vor Kosteneinsparungen“**
12. **80 Jahre innovativer Transportlösungen**
20. **FloraHolland: die Wall Street des Blumenhandels**
23. **Oberstes Ziel: höchste Kundenzufriedenheit**
24. **Georgi Transporte: Der Zukunft voraus**
26. **Doppelrolle für Formosa Plastics**
28. **Güterverkehr: Quo Vadis?**

## 80 Jahre und darüber hinaus...

Am 1. April vor genau 80 Jahren legten Hub und Wim van Doorne den Grundstein für das Unternehmen DAF Trucks. In diesen achtzig Jahren hat sich DAF zu einem Synonym für Transportinnovation entwickelt. Wertschöpfung im Sinne des Kunden ist stets die Grundlage für den Erfolg von DAF gewesen. Auf den Seiten 12 und 13 dieser Ausgabe des Magazins „DAF in Action“ finden Sie einen Überblick über 80 Jahre Innovation in der Transportbranche. Im letzten Jahr jährte sich der 50. Jahrestag, seit dem der erste selbst produzierte Dieselmotor ein DAF-Werk verlassen hat. In diesen 50 Jahren war DAF Vorreiter bei vielen wichtigen Neuerungen im Motorenbereich, z. B. bei der Einführung der Ladeluftkühlung und von Advanced Turbo Intercooling (ATI). Seitdem wurde ein großer Wissens- und Erfahrungsschatz aufgebaut. Vom Wunsch besessen, immer bessere, immer kraftstoffsparsamere und immer umweltfreundlichere Dieselmotoren herzustellen, zählt DAF nach wie vor zur Weltspitze in seiner Branche. Und DAF schreibt erneut Geschichte, indem wir als erster Lkw-Hersteller eine komplette Baureihe von EEV-Fahrzeugen anbieten. Diese besonders umweltschonenden Fahrzeuge (EEV) stoßen etwa 50 % weniger Rußpartikel aus, als nach Abgasnorm Euro 5 vorgeschrieben wird. Mit EEV haben DAF-Dieselmotoren Emissionswerte erreicht, die einst nur bei Gasmotoren für möglich gehalten wurden. In dieser Ausgabe können Sie lesen, warum Unternehmen wie Jan de Rijk Logistics, der Rotterdamer Stadtreinigungsbetrieb Roteb und Dobbe Transport in die zurzeit sauberste Dieseltechnologie investieren. Und DAF's saubere und sparsame Dieselmotoren sind auch bei Busunternehmen angesehen: während der prestigeträchtigen Fachmesse „Bus World Asia“ in Shanghai wurden DAF sogar zwei wichtige Auszeichnungen verliehen: eine Auszeichnung für den besten Verkehrs- und eine weitere Auszeichnung für den besten Reisebusmotorenhersteller des Jahres. Die internationale Jury der Journalisten für diese Branche lobte die von DAF entwickelten und gefertigten PACCAR 9,2-Liter-Motoren PR und 12,9-Liter-Motoren MX wegen ihrer Zuverlässigkeit und Langlebigkeit sowie wegen ihres geringen Kraftstoffverbrauchs, womit sie die Marktführerschaft behaupten. DAFs moderne Produktpalette resultiert aus dem langjährig aufgebauten Fachwissen und Erfahrungsschatz und vor allem aus dem ständigen Bestreben, den Kunden die bestmöglichen Produkte liefern zu können. Nachdem eine weitere Rekordmarke gesetzt wurde, kann man sich fragen, ob es überhaupt noch Spielraum für Verbesserungen gibt. Aber wie im Sport sind wir, die Mitarbeiter von DAF, der Meinung, dass noch Steigerungsmöglichkeiten vorhanden sind. Mit dieser Einstellung arbeiten wir weiterhin an Entwicklungen für die Zukunft. Eine Zukunft voller neuer Herausforderungen. Für den Güterverkehr im Allgemeinen, wie Sie auf Seite 28 lesen können. Und für die Transportbranche im Besonderen. Mit der gleichen Leidenschaft und Einstellung wie in den vergangenen achtzig Jahren werden wir noch sparsamere, sauberere und bequemere Lkws ausliefern. Einfach weil sich unsere Kunden in den letzten Jahren daran gewöhnt haben.



Aad L. Goudriaan  
Vorstandsvorsitzender



### Impressum

DAF in Action ist eine  
Publikation von DAF Trucks N.V.  
Redaktion: Abteilung Corporate  
Communications  
Postfach 90065, 5600 PT Eindhoven,  
Niederlande  
[www.daf.com](http://www.daf.com)

Gestaltung und Druck: GPB bv, Leiderdorp

## Coca-Cola wählt LF

Im Rahmen der Fuhrparkerneuerung für das Technical Service Center hat Coca-Cola Enterprises Nederland B.V. vor kurzem die ersten fünf von insgesamt 28 Lkw vom Typ DAF FA LF45 in Betrieb genommen. Joep van Aar, Fleet Sales Manager bei DAF Nederland (links), überreichte die Schlüssel an Johan de Ruiter, Manager of Full Service Vending Operations bei Coca-Cola Enterprises Nederland B.V.



## Tipps für kraftstoffsparendes Fahren

DAF hat eine praktische Broschüre mit Tipps für kraftstoffsparendes Fahren erstellt. Darin wird erklärt, wie sich der Fahrstil und die Geschwindigkeit auf den Kraftstoffverbrauch auswirken und warum die richtige Spoilereinstellung und der Reifendruck wichtig sind. Die Broschüre ist bei allen DAF-Händlern erhältlich.

## 600 DAFs für Giraud

Giraud, ein internationales Transportunternehmen aus Frankreich mit einem Fuhrpark von 1800 Lkws, 3000 Anhängern und 50 Stützpunkten in 15 Ländern, hat 2007 mit der größten Fuhrparkerneuerung seiner Geschichte begonnen: 900 neue Lkws in einem Jahr, darunter 600 DAF XF105 Space Cabs. DAF liefert die bestellten Fahrzeuge über einen Zeitraum von zehn Monaten in zehn verschiedene Länder.

Auf dem Foto von links nach rechts: Roland Louedoc (Director of Fleet Sales, DAF France), Jan van Keulen (Director of Fleet Sales & Used Trucks, DAF Trucks), Stefan Burkle (Einkaufsleiter von Giraud International), Ron Bonsen (Mitglied des Vorstands von DAF Trucks und verantwortlich für Marketing & Sales), Tarek Hosni (CEO von Giraud International), Dick Leek (Geschäftsführer von DAF France), und Thierry de Veyrac (CFO von Giraud International).



## Ein Meilenstein für Leyland Trucks

Am 8. April verließ der 300.000ste Lkw die Fertigungshallen von Leyland Trucks in Lancashire, Großbritannien. Das ist ein Meilenstein in der dreißigjährigen Geschichte des Werks in Lancashire.

Der Lkw, ein Super Space Cab XF105, wurde an die Firma Mark Armstrong Transport Limited, die sich auf Schwertransporte von Anlagen und Maschinen spezialisiert hat, ausgeliefert. Mark Armstrong und Fahrer John Todd waren beide am Dienstag, dem 8. April, im Montagewerk, um den XF105 aus der Fertigungsstraße zu fahren. Dabei jubelten ihnen viele der 1.400 Mitarbeiter des Werks zu.

### Schnellstes Wachstum

Über die letzten Monate ist die Produktion bei Leyland Trucks beträchtlich gestiegen, um der vermehrten Nachfrage nach DAF Lkws zu entsprechen. Gegenwärtig fertigt Leyland Trucks die vollständige DAF-Modellreihe (LF, CF und XF105) mit Rechtslenkung für den Markt in Großbritannien.

Mark Armstrongs Meinung über DAF ist eindeutig: „Wegen ihres hervorragenden Designs habe ich Lkws von DAF schon immer bevorzugt.“ „Bei DAF hat man die Wichtigkeit des Fahrers erkannt, und man sorgt dafür, dass er an seinem Arbeitsplatz einen hohen Grad an Komfort genießt. Einer der wichtigsten Faktoren, warum ich mich für DAF entschieden habe, ist mitunter die hervorragende Unterstützung, die mir durch das umfassende Händlernetz geboten wird.“

## Große Ehre für Herman Santens



**Herman J.H. Santens** Aufsichtsratsmitglied bei DAF Trucks N.V. von 1993 bis Dezember 2006, wurde zum Offizier des Ordens von König Leopold ernannt: eine hohe belgische Auszeichnung, die für außergewöhnliche Dienste verliehen wird. Herman Santens kann stolz auf eine beachtliche Karriere zurückblicken. So war er u. a. delegierter Geschäftsführer der Wase Verspanningsmaatschappij N.V., Geschäftsführer von Nutricia Belgium (1983-1999), Mitglied im Aufsichtsrat von Macintosh N.V. (1990-2001), Geschäftsführer von Sofinim N.V. Belgium (1993-2001) und Mitglied des Management Committee von Fortis – Region Nord (1985-2000). Von 1991 bis Ende 2006 war Herman Santens außerdem Mitglied des Vorstands von DAF Trucks Vlaanderen N.V.



## PacLease in Berlin

2007 übernahm PACCAR in Deutschland das Unternehmen TCH, einen führenden Leasinganbieter mit einem Fuhrpark von 1200 Lkws und 2400 Anhängern. Diese Übernahme war der Startschuss für PacLease in Europa. Seit dem 1. März ist PacLease auch in Berlin vertreten, womit sich die Anzahl der Stützpunkte in Deutschland auf elf erhöht.

PacLease wurde beim Händlerunternehmen DAF Berlin Nutzfahrzeuge in Großbeeren unweit von Berlin untergebracht. Einer der Hauptgründe für diese Standortentscheidung war die Nutzung der hervorragenden Infrastruktur von DAF Berlin. Darüber hinaus spielten die strategisch günstige Lage von Großbeeren mit guten Autobahnverbindungen nach Westen und Osten sowie die Nähe zu wichtigen Verteilzentren eine entscheidende Rolle.



## Best Bus and Coach Engine Producer of the Year 2008

Auf der Bus World Asia in Shanghai – einer der renommiertesten Omnibus- und Reisebus-Fachmessen der Welt – erhielt DAF im März gleich zwei wichtige Auszeichnungen: „Best Bus Engine Producer of the Year 2008“ und „Best Coach Engine Producer of the Year 2008“. Diese Preise gewann DAF aufgrund der erstklassigen Zuverlässigkeit und Langlebigkeit seiner Motoren in Kombination mit dem geringen Kraftstoffverbrauch der 9,2-Liter-PACCAR PR- und 12,9-Liter-PACCAR MX-Motoren. „Damit eignen sich die von DAF entwickelten und produzierten PACCAR-Motoren ideal für den Einsatz in Omni- und Reisebussen“, erklärte der Juryvorsitzende Martial Benoot. „Der ausgezeichnete Ruf, den DAF in China genießt, spielte bei der Vergabe dieser beiden Auszeichnungen an DAF ebenfalls eine wichtige Rolle.“ Im letzten Jahr erhielt DAF den Titel „Best Coach Engine Producer of the Year 2007“.

## Jubiläen auf der iberischen Halbinsel



Vor genau 50 Jahren startete die Evicar Group mit dem Import von DAF-Lkws nach Portugal – der Beginn einer erfolgreichen Zusammenarbeit mit dem niederländischen Lkw-Hersteller. Während dieser 50 Jahre hat sich DAF zum portugiesischen Marktführer im Segment für Lkws mit einem Gesamtgewicht über sechs Tonnen entwickelt. Das Unternehmen verbucht derzeit einen Marktanteil von 17 %.



Außerdem feiert DAF dieses Jahr in Spanien noch ein Jubiläum. Das Unternehmen ist dort seit genau 25 Jahren aktiv. Obwohl DAF bereits seit einigen Jahren in Spanien tätig war, wurde dort erst 1983 eine eigene Niederlassung gegründet. Das Wachstum von DAF auf dem spanischen Markt nahm mit der Einführung des DAF 2800, der zu jener Zeit bereits führend im Kraftstoffverbrauch und bei der Zuverlässigkeit war, seinen Anfang. Während dieser 25 Jahre konnte DAF eine Führungsrolle auf dem spanischen Markt einnehmen. Der XF105 ist in diesem Land der meistverkaufte Lkw.

## Graf liefert tausendsten DAF

Die Graf Nutzfahrzeugbau AG ist seit über 30 Jahren als DAF-Händler für die Zentralschweiz tätig und hat vor kurzem den 1000. DAF geliefert. Diesen erwarb das Transportunternehmen F. Murpf AG, einer der ältesten Kunden der Graf Nutzfahrzeugbau AG. Bereits vor 30 Jahren kaufte Fridolin Murpf seinen ersten DAF bei Ulli Graf.

**Ultramodern und ganz auf die Umwelt ausgerichtet**

# DAF-Motorentestzentrum



*Mit dem neuen DAF Engine Test Center besitzt DAF eine der modernsten Motorentesteinrichtungen weltweit. Durch die 20 hochmodernen Prüfstände und die Testausrüstung nach neuestem Stand der Technik spielt das DAF Engine Test Center eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von Lkw-Dieselmotoren, die noch sauberer und effizienter sind.*

Das neue DAF Engine Test Center verfügt über 20 Prüfstände, mit denen die bisherigen 14 Testeinheiten ergänzt werden. Der neue Komplex umfasst mehrere Prüfstände für Belastungstests, auf denen Motoren sieben Tage die Woche rund um die Uhr bei Umgebungstemperaturen von bis zu 50° C laufen. Kältetests – bei Temperaturen von bis zu minus 20° C – sowie eine umfassende Reihe von Lärm-, Belastungs- und Emissionsmessungen können im neuen Motorentestzentrum ebenfalls mit modernster Technologie durchgeführt werden. Des Weiteren ist das Labor für Prüfungen bei wechselnden atmosphärischen Bedingungen eingerichtet, damit Höhen bis zu 4000 m simuliert werden können.

#### **Umweltschutz als wesentlicher Faktor**

Bei der Entwicklung des DAF Engine Test Center wurde in starkem Maße auf die Umwelt geachtet. Anstelle der in der Lkw-Branche gemeinhin verwendeten Wasserbremsen werden auf den Prüfständen elektrische Bremsen eingesetzt. Dadurch werden die Motoren bei den Tests ähnlichen Belastungen wie beim realen Einsatz ausgesetzt, und die Bremsen dienen

gleichzeitig als Stromgeneratoren. Alle Bremsen zusammen erbringen bis zu 20 % des gesamten Strombedarfs von DAF in Eindhoven.

#### **Führungsrolle**

Mit einer Jahresproduktion von über 50.000 Motoren zählt DAF Trucks N.V. zu den größten Herstellern von Lkw-Dieselmotoren in Europa. „Durch das Engine Test Center kann DAF seine Führungsrolle bei der Motorenentwicklung festigen“, so Aad Goudriaan, Vorstandsvorsitzender von DAF Trucks N.V. „Die Investition von über 50 Millionen Euro unterstreicht außerdem, wie wichtig das Know-how und die Erfahrung von DAF aus mehr als 50 Jahren in der Motorenentwicklung und -produktion für die Muttergesellschaft PACCAR sind.“ Neben den Motoren für DAF entwickelt das Unternehmen auch Motoren für Peterbilt und Kenworth, zwei weitere Lkw-Marken von PACCAR.

#### **Vielversprechende Zukunft für den Dieselmotor**

In seiner Rede ging Aad Goudriaan auch auf die enormen Fortschritte ein, die in den

letzten Jahrzehnten bei der Dieselmotortechnologie und insbesondere deren Schadstoffausstoß erzielt wurden. „Die immer strengere Gesetzgebung für Emissionen hat zu saubereren Motoren geführt. Ein moderner Lkw oder Bus mit Euro 5-Motor erzeugt um 75 % weniger NO<sub>x</sub> (Stickoxide) und um 94 % weniger Rußpartikel als ein Euro 1-Motor vor zehn oder fünfzehn Jahren. Die zukünftigen Euro 6-Motoren werden sogar um 95 % bzw. 97 % sauberer als Euro 1 sein. Ein moderner Dieselmotor weist heute Emissionswerte auf, die noch vor wenigen Jahren nur mit Gasmotoren erreichbar schienen. Mittlerweile finden Dieselmotoren immer mehr Fürsprecher. Daher verstehen wir nicht, warum manche kommunalen und regionalen Behörden auf Gasmotoren bestehen, wenn sie Ausschreibungen für Fahrzeuge erstellen, die im öffentlichen Verkehr oder bei örtlichen Reinigungsdiensten eingesetzt werden sollen. DAF ist davon überzeugt, dass Dieselmotoren auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen werden, sowohl eigenständig als auch in Verbindung mit der Hybridtechnologie, an deren Entwicklung DAF ebenfalls arbeitet.“

# um: Spitzenklasse



*Premierminister Jan Peter Balkenende (links) bei der offiziellen Eröffnung des ultramodernen DAF Engine Test Center. Neben ihm Aad Goudriaan, Vorstandsvorsitzender von DAF.*

## **Der niederländische Premierminister Balkenende eröffnet das DAF Engine Test Center**

Am Dienstag, dem 23. Januar 2008 wurde das DAF Engine Test Center offiziell durch den niederländischen Premierminister Jan Peter Balkenende eröffnet. Zu diesem Anlass erschienen auch die Königliche Kommissarin Hanja Maij-Weggen, der frühere Bürgermeister von Eindhoven Gerrit Braks und zahlreiche andere bekannte Persönlichkeiten. „Die innovativen Fähigkeiten von DAF sind der Grund, warum ich heute nach Eindhoven gekommen bin“, erklärte Premierminister Balkenende.

Der Premierminister fuhr am DAF Engine Test Center in einem XF105 vor. „Man spürt die lange Tradition dieses Unternehmens sogar im Fahrerhaus“, meinte er und spielte dabei auf die Tatsache an, dass Innovation und Ehrgeiz in der reichhaltigen Geschichte des Unternehmens stets Hand in Hand gingen. „In der Geschäftswelt spricht Qualität immer für sich.“

„Im Zusammenhang mit internationalen Fusionen und Aufkäufen verweise ich immer auf PACCAR und DAF“, so Balkenende in seiner Rede. „Ein vorbildhaftes Beispiel für einen erfolgreichen internationalen Zusammenschluss.“



*Das neue DAF Engine Test Center, mit dem rund 80 weitere Facharbeitsplätze geschaffen wurden, verfügt über drei Etagen. Das Untergeschoss beherbergt technische Anlagen. Die Prüfstände und Testbereiche befinden sich im Erdgeschoss, während der gesamte erste Stock von Vorrichtungen zur Luft- und Wasseraufbereitung eingenommen wird. Diese Anlagen können pro Stunde bis zu 36.000 m³ Luft pro Prüfstand fördern, die Motoren mit Wasser kühlen, geregelte Verbrennungsluft zuführen und überwachte Abgase bei reduziertem Lärmpegel abführen.*



**Erste EEV-Modelle des DAF CF und XF105 ausgeliefert**

# **Die Zukunft gehört dem**



*Der erste DAF CF75 mit EEV-Motor wurde an die Firma Roteb ausgeliefert. Von links nach rechts: Aad Goudriaan (Vorstandsvorsitzender und CEO von DAF Trucks N.V.), Marlin Huygens (Leiterin der Abteilung für Märkte und Niederlassungen von Roteb), Peter Witvliet (Fuhrparkleiter von Roteb) und Ron Borsboom (Vorstandsmitglied DAF Trucks N.V. und Leiter der Abteilung für Produktentwicklung).*



**DAF ist der erste Lkw-Hersteller, der für alle seine Modelle eine EEV-Dieselmotoroption anbietet. Diese besonders umweltschonenden Fahrzeuge (EEV – Enhanced Environmentally Friendly Vehicles) stoßen etwa 50 % weniger Rußpartikel aus, als nach Abgasnorm Euro 5 vorgeschrieben wird. Mit diesen EEV-Dieselmotoren erreicht DAF Emissionswerte, die bisher nur bei Gasmotoren für möglich gehalten worden waren. Der erste DAF CF mit EEV-Motor wurde an die Firma Roteb in Rotterdam ausgeliefert, und der erste XF105 mit ultra-sauberem EEV-Motor ging an Jan de Rijk Logistics aus Roosendaal.**

Die EEV-Version des 9,2-Liter-Motors PACCAR PR beim DAF CF75 ist in Leistungsstufen von 250 PS bis 360 PS erhältlich. Die EEV-Version des 12,9-Liter-Motors PACCAR MX mit einer Leistung von 360 PS bis 510 PS wird im CF85 und XF105 verbaut. Außerdem ist der LF-Lkw für den Lieferverkehr ebenfalls in der EEV-Version erhältlich. Dank eines besonders effizienten Verbrennungsprozesses erreicht die 160-PS-Version des LF45 die niedrigen EEV-Emissionswerte auch ohne Rußfilter.

### **Roteb: sauberste Technologie als Verpflichtung**

Das Unternehmen Roteb aus Rotterdam verfügt über den ersten CF mit EEV-Motor und nutzt ihn für die Müllabfuhr. „Beim Austausch eines Fahrzeugs wählen wir die sauberste Technologie, die zur Verfügung steht“, so Peter Witvliet, Fuhrparkleiter bei Roteb. „Wir sehen es als Verpflichtung gegenüber der Öffentlichkeit, stets die sauberste Lösung zu wählen.“ Die mehr als 5.000 Angestellten von Roteb sind auf verschiedenen Gebieten tätig, doch der Hauptbereich ist die Stadtreinigung.

### **Jan de Rijk Logistics:**

Der erste DAF XF105 mit EEV-Motor wurde an die Firma Jan de Rijk Logistics ausgeliefert. „Als internationales Transport-

Obwohl die Abgasnorm Euro 5 nicht vor 2009 in Kraft tritt, liefert DAF bereits heute eine komplette Modellpalette mit Dieselmotoren, die diesen strengen Vorgaben entsprechen. Dank der DAF SCR-Technologie in Kombination mit intelligenten Hochdruck-Einspritzsystemen erfüllen die von DAF entwickelten und produzierten PACCAR-Motoren sogar ohne Rußfilter die Euro 5-Norm.

### **50 % weniger Partikel**

Durch die Ausstattung der Euro 5-Motoren mit einem passiven Rußfilter können die Partikelemissionen noch weiter um bis zu 50 % reduziert werden, sodass ein Wert von ca. 0,015 g/kWh erreicht wird. Dieser Wert unterschreitet die EEV-Norm sogar

noch um ca. 25 %. Damit ist der Dieselmotor so sauber wie der Gasmotor und weist darüber hinaus viele wesentliche Vorteile auf: größere Effizienz, höhere Zuverlässigkeit und Langlebigkeit sowie niedrigere Betriebskosten.

„Unserer Ansicht nach ist es nicht nachvollziehbar, warum manche Stadt- und Gemeinderäte in den Niederlanden bei öffentlichen Verkehrsmitteln und Reinigungsdiensten auf Gasmotoren bestehen“, so Aad Goudriaan, Präsident von DAF Trucks N.V., bei der offiziellen Übergabe der ersten beiden EEV-Lkws der Baureihe CF und XF105. „Wir vertreten die Meinung, dass Behörden Emissionswerte, jedoch keine Technologien vorgeben sollten.“

# Dieselmotor



## **Dobbe Transport investiert in DAF Lkws mit EEV-Motoren: „Man muss an die Zukunft denken“**

**Der erste DAF XF105 mit EEV-Motor geht an die Firma Jan de Rijk Logistics. Von links nach rechts: Aad Goudriaan (Vorstandsvorsitzender und CEO von DAF Trucks N.V.), Jan de Rijk (Chef und Inhaber von Jan de Rijk Logistics), Sjel Wijngaards (Leiter der Abteilung für Unternehmensangelegenheiten bei Jan de Rijk Logistics) und Ron Borsboom (Vorstandsmitglied DAF Trucks N.V. und Leiter der Abteilung für Produktentwicklung).**

unternehmen wählen wir mit Nachdruck Fahrzeuge, die so sauber wie möglich sind“, erklärte Sjel Wijngaards, Leiter der Abteilung für Unternehmensangelegenheiten. „Beim Kauf neuer Lkws entscheiden wir uns für Fahrzeuge, die den Emissionswerten der Euro 5-Norm entsprechen. Wenn der Ausstoß von Rußpartikeln durch den EEV-Motor noch einmal um die Hälfte reduziert werden kann, bedeutet das einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung einer saubereren Umwelt, und dazu möchte auch Jan de Rijk Logistics einen Beitrag leisten.“ Jan de Rijk Logistics gehört mit ca. 1.100 Angestellten sowie Büros und Lagerhäusern in ganz Europa und einem Fuhrpark mit mehr als 800 Lkws zu den führenden Logistikunternehmen.

Das Unternehmen Dobbe Transport aus Roelofarendsveen in den Niederlanden nahm zwei DAF Lkws der Baureihe LF für den Innenstadt-Lieferverkehr in Empfang. Mit den ultra-sauberen EEV-Motoren. „Eine Investition in die Zukunft“, meint Logistikmanager Eric Dobbe.

Bei der Erneuerung von zwei Lieferfahrzeugen hat sich Dobbe Transport bewusst für eine äußerst saubere Motorentechnologie entschieden. Logistikmanager Eric Dobbe erklärt die Beweggründe: „Bei uns hat ein Liefer-Lkw eine Lebensdauer von etwa 10 Jahren. Wir hätten auch einen Lkw gemäß Euro 4 erwerben können. Diesen hätten wir aber möglicherweise in ein paar Jahren an neue Vorschriften anpassen müssen, und das wäre vermutlich teurer geworden. Derselbe Sachverhalt ist bei Rußfiltern zu sehen, die mittlerweile in vielen Städten vorgeschrieben sind. Eine solche Anpassung kostet sehr viel Geld. Deshalb investieren wir lieber gleich in die sauberste verfügbare Technologie.“

Für die Anschaffung der sauberen Lkws erhielt das Unternehmen Zuschüsse. „Natürlich war das ein Anreiz, aber nicht der alleinige Grund für den Kauf der Fahrzeuge. Man muss an die Zukunft denken.“

Damit der Fahrer sicher zwischen Passanten manövrieren kann, sind die Lkws von Haus aus mit Front-, Seiten- und Rückfahrkameras ausgestattet. Eric Dobbe weist auf eine weitere Besonderheit hin:

„Die Ladetür ist elektrisch verschließbar. So kann niemand den Lastbereich betreten, während der Fahrer Waren ausliefert. Leider mussten wir die Erfahrung machen, dass dies in der Innenstadt eine notwendige Funktion ist.“



**Eric (links) und Piet Dobbe.**

# „Sicherheit geht vor Kos



**Ein äußerst attraktives, flexibles und vor allem vollständiges Paket von DAF und PACCAR Financial bildete die Grundlage einer umfassenden Fuhrparkerneuerung bei Isotank Limited, einem der führenden Spezialtransportunternehmen in Großbritannien. „Wir können unseren Cashflow und den Fuhrparkaustausch genau planen.“**

Isotank Limited hat sich auf den Transport, die Reinigung, Lagerung und Reparatur von ISO-Tanks für den Massentransport von Flüssigkeiten spezialisiert. Das Unternehmen wurde ursprünglich aufgrund der zahlreichen chemischen Industriebetriebe im Nordosten von England gegründet. Mittlerweile verfügt Isotank über ein Netzwerk aus acht Standorten in ganz Großbritannien. Jedes Jahr transportiert das Unternehmen mit seinem Fuhrpark tausende von Ladungen, darunter viele Gefahrgüter.

#### **Moderner Fuhrpark**

Isotank besitzt einen modernen Fuhrpark mit 75 Fahrzeugen, darunter auch viele DAFs. Wir verfolgen die Strategie, den Großteil der Fahrzeuge nach vier Betriebsjahren zu ersetzen, auch wenn die meisten

von ihnen dann höchstens 450.000 km zurückgelegt haben. „Wir haben die Richtlinie für den Austausch nach vier Jahren vor zehn Jahren eingeführt“, so Geschäftsführer Colin Garnett. „Dies erfordert eine sorgfältige Finanzplanung, doch wir sind überzeugt, dass ein moderner und zuverlässiger Fuhrpark die Basis für den Erfolg unseres Unternehmens bildet. Unsere Einkaufspolitik bedeutet auch, dass wir mit hoher Sicherheit die laufenden Kosten der Lkws vorhersagen können.“

#### **Vollständiges Paket**

„Das Komplettpaket an Services, das wir mit DAF und PACCAR Financial erstellt haben, wurde auf unsere Anforderungen maßgeschneidert“, fügt Garnett hinzu. „Während einer Zeitspanne von vier Jahren zahlen wir

**„PACCAR Financial und DAF haben uns flexible Lösungen bereitgestellt, die unseren Wünschen und Anforderungen genau entsprechen.“**

einen festen Monatsbetrag und kennen bereits den Mindestrestwert eines Lkws nach vier Jahren. Für Wartung und Reparaturen haben wir einen flexiblen MultiSupport-Vertrag mit DAF abgeschlossen. Alles in allem sind wir mit diesem Finanzierungs- und Servicepaket sehr zufrieden: Wir können nicht nur unseren Cashflow genau planen, sondern auch den Austausch unserer Fahrzeuge.“

#### **Sicherheit**

„Durch diese Kostensicherheit können wir auch neue Verträge mit Kunden abschließen. Wenn die Fahrzeugkosten feststehen, müssen nur noch zwei andere wichtige variable Kostenarten berücksichtigt werden: Fahrergehälter und Kraftstoffkosten. Damit Letztere so niedrig wie möglich bleiben, verwenden wir kraftstoffsparende Lkws wie den CF85. Wir vereinbaren einen Basisbetrag für Kraftstoffkosten mit unseren Kunden. Darüber hinaus gilt ein variabler Kraftstoffzuschlag. Dieser wird durch eine eindeutige und einfache Formel berechnet, mit der unsere Kunden einverstanden sind.“

#### **Flexibel**

„Wir arbeiten mit PACCAR Financial bereits seit dem Kauf unserer Fodens zusammen“, so Garnett. „PACCAR Financial bietet einen flexiblen Ansatz. So wurden die Foden-Verträge beispielsweise vor kurzem etwas erweitert, um unsere CF85 nahtlos in den Fuhrpark zu integrieren.“ „In den letzten Monaten haben wir 14 Fodens durch DAFs ersetzt. Diese werden vor allem in den Regionen Teesside, Humberside und Nordwest-England eingesetzt. Wir haben mit örtlichen DAF-Händlern vereinbart, dass die Lkws zu Zeitpunkten gewartet werden, die aus unserer betrieblichen Sicht optimal sind.“

# „Kosteneinsparungen“



## Herausforderungen

„Der Straßentransport stellt uns vor viele Herausforderungen“, so Garnett. „Für einen anhaltenden Erfolg müssen wir laufend innovativ bleiben – so auch bei der Finanzierung. Lkws sind eine sehr bedeutende Kapitalinvestition, und eine gute Finanzierung kann sich entscheidend auf die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens auswirken. PACCAR Financial und DAF haben uns flexible Lösungen bereitgestellt, die unseren Wünschen und Anforderungen genau entsprechen. Da wir mit ihrer Hilfe einen modernen Fuhrpark betreiben, können wir im Gegenzug zur Senkung des Schadstoffausstoßes und damit zum Umweltschutz beitragen. Durch unseren modernen Fuhrpark meistern wir auch eine andere tägliche Herausforderung von Straßentransportunternehmen, nämlich die Rekrutierung und Bindung guter Fahrer, da wir ihnen eine erstklassige Arbeitsumgebung bieten können.“

## DAF bietet mehr als nur Lkws

**Für Speditionsunternehmen sind Lkws nur ein Teil des Gesamtpakets, das ihnen eine möglichst zuverlässige, effiziente und kostengünstige Erfüllung ihrer Transportaufgaben ermöglicht. In diesem Paket spielen auch Services und deren Bereitstellung eine zentrale Rolle. Hierzu gehören DAF MultiSupport und PACCAR Financial.**

DAF MultiSupport steht für eine umfassende Palette an Reparatur- und Wartungsverträgen, die in ganz Europa einheitlich sind. Die große Stärke von DAF MultiSupport besteht darin, dass alles auf maximale Fahrzeugverfügbarkeit ausgerichtet ist. Der DAF-Händler bestimmt gemeinsam mit dem Kunden den optimalen Wartungszeitplan für die einzelnen Fahrzeuge und ihren speziellen Einsatz. Dadurch werden die Betriebskosten minimiert und die Fahrzeugverfügbarkeit maximiert. Der Spediteur wählt aus dem gesamten Serviceangebot des DAF-Händlers genau den gewünschten Vertrag aus. Dies hat den großen Vorteil, dass der Transporteur von vornherein die Kosten und damit auch seinen Gewinn pro Kilometer kennt.

In vielen Fällen steht nach der Auswahl eines bestimmten Lkws eine nicht weniger wichtige Entscheidung an: Wie wird er finanziert? Oder genauer gesagt: Welche Finanzierungsform wirkt sich am besten auf das Ergebnis des Transportunternehmens aus? PACCAR Financial Europe (PFE) kennt die Antwort am besten, denn PFE ist aus der Lkw-Branche hervorgegangen und bietet daher Finanzprodukte, die genau auf die Wünsche und Anforderungen dieser Branche zugeschnitten sind. PFE wird durch DAF-Händler vertreten, was den Kunden sehr entgegenkommt, da bei der Bestellung des Lkw auch gleich die Frage der Finanzierung und Versicherung geklärt wird. Alles aus einer Hand!

# DAF 1928 - 2008

# 80 Jahre innovativer Tr



*Am 1. April 1928, vor genau 80 Jahren, legten die Brüder Hub und Wim van Doorne den Grundstein für DAF, mittlerweile eine Tochtergesellschaft des Unternehmens PACCAR und einer der führenden Lkw-Hersteller Europas. In seiner 80-jährigen Geschichte hat sich das Unternehmen DAF Trucks als Entwickler, Hersteller, Vertreiber und Dienstleister für innovative branchenführende Transportausrüstungen einen Namen gemacht. Das nachhaltige Bemühen um die Entwicklung und Fertigung hochwertiger Transportlösungen ist zum Markenzeichen des Unternehmens geworden. Wertschöpfung im Sinne des Kunden ist stets ein Eckpfeiler für den Erfolg der Marke DAF gewesen.*

Was 1928 als Hinterhofwerkstatt mit eigener Schmiede seinen Anfang nahm, entwickelte sich 1932 zum Fertigungsbetrieb für Anhänger. 1949 wurde in der Anhängerfabrik der erste DAF Lkw produziert. Im Jahr darauf wurde eine neue Fabrik gebaut und die Fahrgestellproduktion für Drei-, Fünf- und Sechstonner aufgenommen. In der Anfangszeit verbaute DAF Motoren von Hercules und Perkins, aber in den fünfziger Jahren beschloss die Firma die Produktion eigener Motoren.

### **Führend in der Motorenentwicklung**

Das Unternehmen zeichnete sich bei der Motorenentwicklung stets durch außergewöhnlichen Innovationsreichtum aus. 1959 gehörte DAF zu den ersten europäischen Lkw-Herstellern, die Dieselmotoren mit Turboaufladung einsetzen. 1973 war DAF den europäischen Mitbewerbern um zehn Jahre voraus, als das Unternehmen das Prinzip der Ladeluftkühlung vorstellte. Diese Technik erfüllte zunächst die Forderung nach mehr Motorleistung bei geringerem Kraftstoff-

verbrauch, erwies sich jedoch später auch als unverzichtbar für die Realisierung weniger schädlicherer Abgasemissionen.

In den Achtzigern stellte DAF das ATi (Advanced Turbo Intercooling) vor, das zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und zur Steigerung der Motorleistung beitrug.

Die jüngsten DAF Innovationen im Bereich Motorentechnik sind der PACCAR 12,9-Liter-MX-Motor und der PACCAR 9,2-Liter-PR-Motor. Beide Aggregate erfüllen die Emissionsbestimmungen nach Euro 5, die 2009 europaweit in Kraft treten. Mit Einführung der EEV-Baureihe von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen fertigt DAF nun noch sauberere Lkw. Als Teil des weltweiten Hybridprogramms von PACCAR hat DAF den Prototyp eines Lkw mit Hybridantrieb auf Basis des LF45 entwickelt. Bei diesem Lkw kommt ein fortschrittliches dieselelektrisches Antriebssystem zum Einsatz.

# Transportlösungen

Anfang 2008 erfolgte durch den niederländischen Ministerpräsidenten Balkenende die offizielle Eröffnung des neuen Motorentestzentrums von DAF in Eindhoven, für das 50 Mio. Euro investiert wurden. Die hochmoderne Einrichtung bietet 20 zusätzliche Motorprüfstände und unterstützt die umfangreichen zukünftigen Projekte von DAF in der Motorenentwicklung.

## Neue Maßstäbe

Auch bei der Entwicklung komfortabler Fahrerhäuser ist DAF stets führend gewesen. Das Unternehmen war einer der ersten europäischen Lkw-Hersteller, die das Fahrerhaus direkt über dem Motor platzierten. Das Fahrerhaus konnte dabei einfach nach vorn gekippt werden, um die Wartung zu vereinfachen. Mit dem Anfang der sechziger Jahre vorgestellten DAF 2600 führte DAF das erste speziell für den internationalen Transport ausgelegte Fahrerhaus ein. Diese führende Rolle wurde mit Einführung des Super Space Cab-Konzepts gefestigt, das in Bezug auf Größe und Komfort erneut neue Maßstäbe für den internationalen Transport setzte. Dies sind nur einige wenige Beispiele aus 80 Jahren Unternehmensgeschichte von DAF mit seinen zahlreichen Innovationen im Transportbereich. In Sachen Fahrgestellkonstruktion besitzt DAF zu Recht einen ausgezeichneten Ruf als Anbieter innovativer Lösungen für die unterschiedlichsten Achskonfigurationen, die vielfältigen Transportanwendungen gerecht werden.

## DAF Trucks heute

Heute ist DAF Trucks N.V. ein Technologieunternehmen und ein führender Hersteller für Nutzfahrzeuge in Europa. DAF ist eine hundertprozentige Tochter der PACCAR Inc, einem Weltmarktführer bei der Konstruktion und Fertigung leichter, mittelschwerer und schwerer Premium-Nutzfahrzeuge. Daneben bietet PACCAR auch Finanzdienstleistungen, Informationstechnologie und Aftermarket-Kundendienstleistungen an.

DAF fertigt seine branchenführenden Lkws in hervorragend ausgestatteten Werken in Eindhoven, Niederlande, Westerlo, Belgien und Leyland, Großbritannien. Das Motorenwerk, das Komponentenwerk und die Endmontage der Modelle CF und XF befinden sich in Eindhoven. Achsen und Fahrgestelle werden in Westerlo gefertigt. Leyland Trucks in Großbritannien (ein Unternehmen der PACCAR) fertigt für das Unternehmen leichte und mittelschwere Lkws sowie einige Fahrzeugausführungen der Baureihen CF und XF105. DAF Produkte werden über ein Netz von mehr als 1000 freien Händlern vertrieben und gewartet, das sich über Europa, den Nahen Osten, Afrika, Australien, Neuseeland und Taiwan erstreckt. DAF bietet eine vollständige Lkw-Palette mit Zuggesamtgewichten von 7,5 bis 50 Tonnen und mehr an. Alle DAF Produkte sind von höchster Qualität und wurden für vielfältige Transportzwecke entwickelt. Unter steter Berücksichtigung der Kundenwünsche hat DAF eine beeindruckende Palette moderner Produkte geschaffen. Schwerpunkte sind möglichst niedrige Betriebskosten je Kilometer (Branchenspitze!), hervorragende Transporteffizienz und maximaler Fahrerkomfort.

Als Teil des weltweiten Hybridprogramms von PACCAR entwickelt DAF einen Hybrid-Lkw auf Basis des LF45.

## DAF 1928 - 2008: Unternehmensgeschichte

- 1928 Gründung der "Hub van Doorne Machinefabriek en Reparatie-inrichting" in Eindhoven
- 1933 Beginn der Anhängerfertigung
- 1949 Produktionsbeginn für Nutzfahrzeuge
- 1955 Produktion des 10.000. Lkw-Fahrgestells
- 1957 Eröffnung des DAF Motorenwerks
- 1958 Beginn der Achsfertigung
- 1959 Einführung des ersten turbogeladenen DAF Motors
- 1964 Produktion des 50.000. Lkw-Fahrgestells
- 1965 Eröffnung des Fertigungswerks für Fahrerhäuser und Achsen in Westerlo (Belgien)
- 1973 DAF bringt als erster Lkw-Hersteller einen Motor mit Ladeluftkühlung auf den Markt
- 1979 Einstellung der Anhängerfertigung
- 1984 Produktion des 250.000. Lkws
- 1985 Einführung von ATi (Advanced Turbo Intercooling)
- 1987 Einführung der Baureihe 95
- 1988 Der DAF 95 wird 1988 zum "International Truck of the Year" gekürt
- 1994 Einführung des ersten Super Space Cab
- 1996 DAF Trucks wird Tochter der PACCAR
- 1997 Einführung der Baureihe 95XF von DAF
- 1998 Der 95XF wird 1998 zum "International Truck of the Year" gekürt
- 1999 Produktion des 500.000. Lkws
- 2001 Einführung der neuen Baureihe CF
- 2001 Einführung der neuen Baureihe LF
- 2002 Einführung der neuen Baureihe XF
- 2002 Der DAF LF wird 2002 zum "International Truck of the Year" gewählt
- 2005 Einführung des XF105
- 2006 Einführung der LF- und CF-Modelle mit Euro 4 und Euro 5
- 2006 Vorstellung des Prototyps eines DAF Liefer-Lkws mit Hybridantrieb
- 2007 Der XF105 wird 2007 zum "International Truck of the Year" gekürt
- 2007 50-Jahr-Feier der DAF Motorenentwicklung und -fertigung
- 2007 Vorstellung der besonders umweltfreundlichen Fahrzeuge (EEV) von DAF
- 2008 Offizielle Eröffnung des neuen DAF Motorentestzentrums durch den niederländischen Ministerpräsidenten Balkenende



**GreenChem**

The best availability of AdBlue and AdBlue products throughout Europe!

# AdBlue® 4you

GreenChem verfügt über das umfangreichste Handel und Einfüllpunkt-Netzwerk in ganz Europa, welches über die besten Möglichkeiten verfügt, AdBlue zur Verfügung zu stellen.

GreenChem hat eine internationale Telefon-Verbindung, sowie eine spezielle Internetseite geöffnet, um Kunden die Möglichkeit zu geben, sich über die Verfügbarkeit von AdBlue oder AdBlue-Produkten zu informieren.



GreenStar Smart XL



GreenStar Drum



GreenStar 3



GreenStar 1



AdBlue cans



GreenStar Smart



GreenChem ist nicht nur der marktführende Lieferant von AdBlue, sondern bietet auch der kommerziellen LKW- und Busindustrie die 'Total AdBlue Solution' für Warenausgabe und Zahlungsmöglichkeiten. Das System ist einfach zu bedienen, und ergänzt die einzigartig leistungsfähige Technologie, um zukünftige Emissionsgrenzen zu erreichen, SCR: eine sehr leistungsfähige und zuverlässige Technologie, die sich nach den neuesten Emissionsmaßstäben Euro 4 und Euro 5 richtet.

GreenChem erleichtert das Tanken unterwegs durch das BlueCard-Netzwerk. Fordern Sie Ihre BlueCard kostenlos über unsere Internetseite oder über unsere Free Phone Nr. und sichern sich so sofortigen Zugang zu unserem Einfüllpunkt-Netzwerk.

Für weitere Informationen über AdBlue oder AdBlue-Produkte setzen Sie sich bitte mit GreenChem GmbH. in Verbindung. Tel. +49 2381 436 2850 - E-mail: [germany@greenchem-adblue.com](mailto:germany@greenchem-adblue.com) - [www.greenchem-adblue.com](http://www.greenchem-adblue.com)

FREE PHONE: 00800 2007 7002

WWW.ADBLUE4YOU.COM

# PacLease in Deutschland gut gestartet



PacLease-Geschäftsführer Christian Sonneville.



Die Integration des am 1. Juni 2007 in den PACCAR Konzern eingegliederten Lkw-Vermieters Truck Center Hauser GmbH (TCH) schreitet hervorragend heran. Die TCH-Kunden haben die Zugehörigkeit zu PacLease und zum PACCAR Konzern und damit den Wechsel in der Markenstrategie hin zu DAF äußerst wohlwollend aufgenommen. Die Nachfrage nach Fahrzeugen der inzwischen unter PACCAR Leasing GmbH (Markenbezeichnung „PacLease“) firmierenden Vermietgesellschaft ist teilweise sogar stärker als zuvor gestiegen und bedeutet einen immensen Vertrauensvorschuss in Bezug auf die Markenumstellung. „Es herrscht vielmehr die einhellige Meinung, dass es keinen Job gibt, den nicht auch ein DAF zur vollsten Zufriedenheit erledigen kann“, so PacLease-Geschäftsführer Christian Sonneville, der seit der Übernahme die Geschicke des Vermieters in der Dieburger Zentrale leitet.

Für die Zukunft strebt PacLease ein weiteres Wachstum an. TCH verfügte zum Zeitpunkt der Übernahme durch PACCAR über eine Flotte von 1.200 Lkw, 1.800 Anhängern und 700 Wechselcontainern. Der Anteil von DAF an der Lkw-Flotte lag im Dezember 2007 bei rund 25 Prozent und soll in den kommenden Jahren sukzessive über 57 Prozent im Dezember 2008 auf 75 Prozent im Dezember 2009 gesteigert werden.

Fremdfabrikate finden seit diesem Jahr keine Aufnahme mehr in den Mietfuhrpark. „Die Kunden werden künftig über die gesamte breite und umweltverträgliche Produktpalette von DAF Trucks verfügen können“ so Sonneville. DAF gehört zu den ersten Lkw-Herstellern, die schon jetzt sämtliche Modelle gemäß der erst 2009 in Kraft tretenden Abgasnorm Euro 5 liefern. Neben konventionellen Transportlösungen gehören künftig auch spezielle Branchenlösungen zum Vermietangebot von PacLease. Profis aus dem Bereich des leichten Verteilerverkehrs werden bald ebenso in Form von Komplettlösungen auf Basis des LF fündig wie beispielsweise die Experten aus der Recycling- und Entsorgungs-

branche mit Absetzkippnern der CF-Baureihe oder Abrollkippern der schweren XF-Baureihe.

Die Kunden sollen darüber hinaus nicht nur vom bisherigen flächendeckenden PacLease-Netz, sondern auch schon bald vom dichten Vertriebsnetz von DAF Trucks Deutschland profitieren. „PacLease will in naher Zukunft an so vielen Händlerstandorten wie möglich mit einer eigenen Dependence vertreten sein, damit die Kunden noch kürzere Wege haben“, erklärt Sonneville die kurzfristigen Unternehmensziele. Auf einer gemeinsamen Tagung mit allen deutschen DAF Trucks Vertragshändlern wurden am 26. und 27. Februar in Hannover bereits die Möglichkeiten der Zusammenarbeit eingehend erörtert. „Das Feedback von den Händlern war durchweg positiv, so dass sich neben dem jüngst eröffneten PacLease Standort in Berlin weitere Niederlassungen bereits in unmittelbarer Vorbereitung befinden“ ergänzt Sonneville. Damit kann PacLease in Deutschland für seine Kunden noch mehr Präsenz und Flexibilität bieten, was den Erfolg und das Wachstum der Marke positiv beeinflussen wird.



# DAF EcoDrive: Für eine höhere Rentabilität



Genau. Richtig.

**Transportunternehmen stehen in der heutigen Zeit unter einem immensen Druck. Stetig steigende Kraftstoffpreise, ein knallharter Preiskampf und nicht zuletzt auch die immer strengeren Umweltnormen machen es für einen Spediteur immer schwieriger, sich auf dem umkämpften Markt zu halten und dabei möglichst noch rentabel zu arbeiten. Angesichts dessen ist jeder sinnvolle Beitrag zur Kosteneinsparung mehr als willkommen. Beträchtliche Einsparpotenziale gibt es zum Beispiel im Bereich des wirtschaftlichen und somit effizienten Fahrens. Um seinen Kunden diese Potenziale zu erschließen, bietet DAF Trucks Deutschland seit April dieses Jahres in Zusammenarbeit mit der TÜV Rheinland GmbH in Köln das so genannte DAF EcoDrive Fahrertraining an. Mit DAF EcoDrive erhalten die Fahrer in Theorie und Praxis binnen kürzester Zeit das Know-how, um in Zukunft kraftstoffsparender zu fahren. Für die betriebliche Praxis bedeutet dies eine dauerhafte Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Verschleiß.**

„DAF EcoDrive besteht aus drei Bausteinen: der theoretischen Einweisung im Rahmen einer informativen Präsentation, der fahrpraktischen Ausbildung sowie der Ausbildung von Mentorfahrern,“ erklärt Volker Schacht von der TÜV Rheinland Akademie GmbH, der das Projekt DAF EcoDrive leitet, das in den Beneluxländern bereits seit geraumer Zeit erfolgreich angeboten wird.

Wünscht ein Unternehmen eine theoretische Einweisung, kommt der erste Baustein ins Spiel. Im Rahmen einer kurzweiligen und informativen zweistündigen EcoDrive-

Präsentation wird den Fahrern veranschaulicht, dass jeder durch sein Fahrverhalten den Verbrauch und Verschleiß des Fahrzeugs maßgeblich positiv beeinflussen kann. Diese leicht verständliche und anschaulich illustrierte Präsentation eignet sich ausgezeichnet als Einführungs- oder Auffrischkurs. „Die Teilnehmer erhalten Einblicke, wie wichtig ihr eigenes kostenbewusstes Handeln für das Unternehmen ist“, betont Projektleiter Volker Schacht. Sie erhalten in der Theorie wertvolle Tipps und Hinweise, wie sie ihr Fahrverhalten optimieren können. Dieses Wissen ist

später bei der Umsetzung des EcoDrive-Fahrertrainings hilfreich.

Der zweite Baustein des DAF EcoDrive ist die fahrpraktische Ausbildung. Hier vermitteln speziell hinsichtlich des Themas Fahrökonomie geschulte Trainer der TÜV Rheinland Akademie GmbH den Teilnehmern Schritt für Schritt die praktischen Grundlagen des ökonomischen Fahrens (verbrauchs- und verschleißorientiert) auf speziell ausgerüsteten Fahrzeugen. Die Fahrer lernen ihren bisherigen Fahrstil zu analysieren und das

# und eine saubere Umwelt



eigene Fahrverhalten entsprechend zu optimieren. DAF EcoDrive erfüllt die ab 2009 verpflichtende EU-Norm für die Fahrerweiterbildung. Die Fahrer erhalten mit einer Teilnahme an einem DAF EcoDrive Fahrertraining bereits jetzt die erforderliche EU-Qualifizierung.

Der dritte Baustein ist das DAF EcoDrive Mentortraining, das in erster Linie für Transportunternehmen mit größeren Fahrzeugparks konzipiert wurde. Das Unternehmen wählt einen Mitarbeiter aus, der über eine langjährige Fahrpraxis verfügt und bei den Kollegen hoch angesehen ist. In einem dreitägigen Intensivkurs wird er hinsichtlich der Kommunikation und Gesprächsführung mit Kollegen, der fahrpraktischen Ausbildung sowie der Beurteilung des individuellen Fahrstils von Kollegen eingehend geschult. Nach dem erfolgreich absolvierten Training fungiert er als Ratgeber und gibt sein Wissen an die Fahrer seines Betriebs weiter. Damit trägt er zur dauerhaften Kostenersparnis und zu einer umweltschonenderen Fahrweise bei.

DAF Trucks Deutschland verspricht sich von der Zusammenarbeit mit der TÜV Rheinland Akademie ein maßgeschneidertes Trainingsangebot, das genau den Anforderungen der transportierenden Wirtschaft in der heutigen Zeit entspricht und zudem einen Beitrag für die neuen EU-Regelungen leistet. Trainingsleiter Heiko Lorenz von DAF Trucks Deutschland gibt sich jedenfalls zuversichtlich: „Mit DAF EcoDrive sind wir in der Lage, jedem Unternehmen maßgeschneiderte Trainings in punkto Fahrökonomie anzubieten. Mit den drei Bausteinen – vor allem mit der Ausbildung von Mentorfahrern – wollen wir im Bereich der Fahrerausbildung neue Wege beschreiten und unseren Teil dazu beitragen, dass die Kunden ihre Einsparpotenziale weiter ausschöpfen und somit noch rentabler arbeiten können. Das Wichtigste ist jedoch, dass die jeweiligen Unternehmen voll und ganz hinter diesen Ausbildungsmaßnahmen stehen. Wenn in den Betrieben nicht für eine entsprechende Nachhaltigkeit gesorgt wird, verpufft die Wirkung der besten Fahrertrainings mit der Zeit“, gibt Heiko Lorenz nachdrücklich zu bedenken.

## **Schulungstermine: DAF EcoDrive Training**

### **Theoretische Einweisung:**

(zweistündige Präsentation für bis zu 20 Teilnehmer. Termine nach Vereinbarung)

### **Praktische Fahrerausbildung:**

(eintägige fahrpraktische Ausbildung in Uedem):

23. Mai 2008; 26. Mai 2008; 10./11./12. Juni 2008; 17./18./19. Juni 2008; 24./25./26. Juni 2008; 30. Juni 2008

### **Ausbildung von Mentorfahrern:**

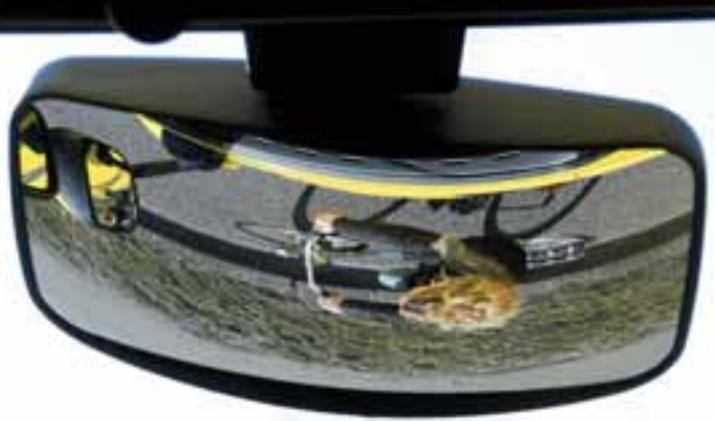
(dreitägige Ausbildung in Goch):

22. bis 24. April 2008 / 6. bis 8. Mai 2008 / 27. bis 29. Mai 2008

Weitere Standorte sind im Raum Eisenach, Hannover und Nürnberg in Planung. Informationen auch im Internet unter [www.daftrucks.de](http://www.daftrucks.de) oder [www.tuv.com/de/dafecodrive.html](http://www.tuv.com/de/dafecodrive.html)

**Weitere Informationen auch im Internet unter: [www.daftrucks.de](http://www.daftrucks.de)**





# Beste Rundumsicht garantiert

**Ab dem 1. April 2009 gilt die EU-Vorschrift zur Verbesserung des Radius von Weitwinkelspiegeln und zur Ausstattung von Nutzfahrzeugen mit Bordsteinspiegeln. DAF bietet seinen Kunden schon jetzt das nötige Equipment, um die künftigen Richtlinien zu erfüllen.**

Tempus fugit – die Zeit flieht, und der 1. April 2009 rückt immer näher. Dieses Datum ist für die Nutzfahrzeugbranche besonders wichtig, denn da tritt die EU-Vorschrift für Weitwinkel (Klasse IV)- und Bordsteinspiegel (Klasse V) für alle Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht in Kraft, die nach dem 1. Januar 2000 zugelassen wurden. Die Vorschrift sieht einen Austausch von Weitwinkelspiegeln mit einem Krümmungsradius von 400 Millimetern gegen Spiegel mit einem größeren Krümmungsradius von 300 Millimetern vor. Das entspricht der einzuhaltenden neuen Mindestanforderung. Auch das Anbringen von Bordsteinspiegeln ist demnächst gesetzlich erforderlich. Die neuen Richtlinien sollen die Zahl der schweren und tödlichen Unfälle verringern, zu denen es meist dann kommt, wenn Lkw abbiegen oder die Fahrspur wechseln. Personen oder Objekte in unmittelbarer Umgebung des Fahrerhauses können durch das neue Spiegelsystem besser erkannt und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer damit beträchtlich erhöht werden.

Um kostspielige Lkw-Standzeiten möglichst zu vermeiden, bietet es sich an, die im Laufe des Jahres 2008 geplanten Wartungsintervalle zu nutzen, um den Lkw bei dieser Gelegenheit gleich mit dem neuen Spiegelsystem ausstatten zu lassen. Wer frühzeitig handelt, beugt unpassenden Nachrüstterminen oder längeren Ausfallzeiten vor. Die Einhaltung der neuen Vorschrift wird streng überwacht und die Implementierung wird durch die nationalen Aufsichtsbehörden überprüft. Ein Fahrzeug ohne die korrekten Spiegel wird die obligatorische Fahrzeuguntersuchung (TÜV) künftig nicht mehr bestehen.

DAF steht seinen Kunden mit Rat und Tat zur Seite, um die richtigen Spiegel für das jeweilige Fahrzeug auszuwählen. So sind für die leichte LF-Baureihe der Weitwinkel- und Bordsteinspiegel sowie ein Videokamerasystem optional erhältlich. Bei den mittelschweren CF-Modellen und der schweren XF-Baureihe kann zwar auch lediglich der Austausch des Weitwinkelspiegels vorgenommen werden, doch die neuen gesetzlichen Vorschriften werden durch diesen Austausch nicht vollständig abgedeckt. Daher empfiehlt DAF nicht nur den Austausch des Weitwinkelspiegels, sondern das Anbringen eines kompletten Spiegelsystems, das genauso optional erhältlich ist wie das unterstützende Kamerasystem. Der Bordsteinspiegel muss bei den CF- und XF-Modellen nicht ausgetauscht werden. DAF bietet diesbezüglich nicht nur eine Lösung für DAF-Fahrzeuge an, sondern auch für alle anderen Marken. Das sogenannte TRP-Programm (Truck Related Parts) / „All Makes“ enthält für Wettbewerbsfahrzeuge ebenfalls ein Komplettprogramm, das Weitwinkel- und Bordsteinspiegel sowie das Videokamerasystem.

Auf der Website [www.checkyourmirror.com](http://www.checkyourmirror.com) ist eine komplette Liste der DAF Fahrgestellnummern einsehbar, aus der hervorgeht, ob ein neuer Spiegel für den jeweiligen Lkw erforderlich ist. Zudem bietet DAF dort jede Menge weitere Informationen und eine Übersicht über die verschiedenen Möglichkeiten zur Einhaltung der neuen gesetzlichen EU-Regelung. Auf dieser Internetseite können darüber hinaus verschiedene Kommunikationstools, eine Grafik der künftigen Sichtenanforderungen sowie ein Radiusmesser als PDF heruntergeladen werden.





*Kenworth- und DAF-Lkws unterwegs nach Queensland*

## **Kenworth Australia auf Tour**

Kenworth Australia hat vor kurzem seine neuen Kenworth- und DAF-Modelle auf ganz besondere Weise vorgestellt: durch die Reise eines Konvois. Zwei Konvois mit einer Mischung aus roten Kenworth- und gelben DAF-Lkws fuhren einmal quer durch Australien und legten dabei rund 3500 km zurück. Unterwegs besuchten sie Händler, die lokale Veranstaltungen für ihre Kunden organisierten. Lieferanten waren ebenfalls vertreten. Wichtige Kunden und Journalisten konnten sich mit den neuen Lkws vertraut machen, indem sie auf einer Teilstrecke selbst am Steuer saßen.

## **‘Washington State Trader of the Year Award’**

Mitte März erhielt PACCAR den „2008 Governor’s Trader of the Year Award“. Diese Auszeichnung wird jedes Jahr an ein Unternehmen im US-Bundesstaat Washington verliehen, das einen wichtigen Beitrag zum Ausbau des internationalen Handels dieses Bundesstaats geleistet hat. Das 1905 in Seattle gegründete Unternehmen PACCAR beschäftigt weltweit rund 22.000 Mitarbeiter, mehr als 2500 davon im US-Bundesstaat Washington. „Dieses Auszeichnung des Bundesstaats Washington ist eine große Ehre“, so Jim Cardillo, Executive Vice President. „Der prestigeträchtige Preis gebührt unseren engagierten Mitarbeitern und stärkt PACCARs wohlverdienten Ruf als erstklassiges internationales Unternehmen.“

PACCAR kann auf ein hervorragendes Jahr 2007 zurückblicken. Mit einem Umsatz von 15,2 Milliarden USD und einem Nettogewinn von 1,2 Milliarden USD wurden die zweithöchsten Zahlen in der Unternehmensgeschichte erzielt. PACCAR zählt zu den größten Exporteuren von Kapitalgütern in Nordamerika und verkauft seine Produkte in über 100 Ländern.



## **Kenworth Clean Power Umweltschutz und mehr**

Spirit Truck Lines in San Juan (Texas) hat vor kurzem 50 neue Kenworth T660 in Betrieb genommen, die mit dem Kenworth Clean Power-System ausgerüstet sind.

Bei Kenworth Clean Power handelt es sich um ein Klimatisierungssystem, das ab Werk verfügbar ist und die Heizung und Kühlung im Fahrerhaus steuert. Das System kann zehn Stunden lang 110 Volt bereitstellen, ohne dass der Lkw-Motor läuft. Es eignet sich für Fernfahrer, die während ihrer Pausen die Klimaanlage oder Heizung anschalten möchten. Dazu müssen sie den Motor nicht im Leerlauf betreiben, wie bisher in den USA üblich. Das Kenworth Clean Power-System sorgt für einen niedrigeren Schadstoffausstoß und deutliche Kraftstoffeinsparungen. Während der Fahrt wird eine Batterieeinheit aufgeladen, die das Klimatisierungssystem anschließend mit Strom versorgt, wenn der Lkw steht.

### **Keine Wartung**

„Das Kenworth Clean Power-System verursacht wenig Lärm, ist effizient, einfach zu bedienen und erfordert keinerlei Wartung. Die Fahrer sind von diesem System begeistert“, so David Garza, Miteigentümer von Spirit Truck Lines. Dieses System hat zu rund 90 % weniger Leerlaufbetrieb der Lkw-Motoren geführt. Bei den derzeitigen Kraftstoffpreisen bedeutet dies erhebliche Einsparungen. David Garza: „Bei Fahrzeugen ohne Clean Power-System laufen die Motoren zu 40 % der Zeit im Leerlauf. Die ersten Lkws mit dem Clean Power-System werden nur drei bis sechs Prozent der Zeit im Leerlauf betrieben.“

# Die Wall Street des Bl



*Sechs Uhr morgens: In der großen Auktionshalle starren alle Blumenhändler auf die drei wandhohen Anzeigen mit Mengen und Preisen, auf denen sich die Versteigerung verfolgen lässt. Außerdem beobachten die Händler die Ware, die vor den Käufern entlangefahren wird. Gleichzeitig und mit dem Telefon am Ohr werfen sie einen Blick auf den Bildschirm ihres Laptops. Der Begriff „Multi-Tasking“ könnte gut und gerne hier erfunden worden sein. Bei der Auktion zählt vor allem das richtige Timing: Wer zu spät bietet, verliert den Blumenposten an jemand anderen, und wer zu früh bietet, zahlt zu viel. Willkommen bei FloraHolland Aalsmeer, dem größten Standort der weltweit größten Auktion für Schnittblumen und -pflanzen.*

Die Blumenauktion fällt bereits ins Auge, bevor man in Aalsmeer ankommt. Sie ist überall ausgeschildert, aber noch auffälliger sind die endlosen Lkw-Schlangen, die sich über die schmale Landstraße N201 von der Auktion zur Autobahn bewegen. Diese Lkws sind auf dem Weg zu Lieferorten in den Niederlanden, Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und anderen Ländern in West- und Osteuropa. „An einem geschäftigen Tag fahren hier 10.000 Lkws ein und aus“, so Bernard Piet, Leiter für Zierpflanzentransporte bei FloraHolland.

#### **Genossenschaft**

FloraHolland mit Auktionen in Aalsmeer, Naaldwijk, Rijnsburg, Bleiswijk, Venlo und Eelde ist eine Genossenschaft, in der sich mehr als 5400 niederländische Blumen- und Pflanzenzüchter zusammengeschlossen haben. „Es geht auch allein, aber zusammen sind wir stärker“, wirbt Bernard Piet für diese Kooperation von Züchtern, die gleichzeitig Konkurrenten sind. „Das Motto ‚gemeinsam stark‘ mag ein Klischee sein, doch an allen Klischees ist etwas Wahres

# Blumenhandels



## Zahlen und Fakten

- Jedes Jahr werden Zierpflanzen und Blumen im Wert von rund 7 Milliarden Euro aus den Niederlanden exportiert.
- In den Niederlanden sorgt der Anbau von Zierpflanzen und Blumen für 150.000 Vollzeitarbeitsplätze.
- Die wichtigsten Exportländer gemessen am Umsatz: Deutschland (29,7 %), Großbritannien (16,7 %), Frankreich (13 %), Italien (6,9 %) und Belgien (3,8 %). Der Markt in Osteuropa verzeichnet ein starkes Wachstum.
- Die wichtigsten Importländer gemessen am Umsatz: Kenia (32,6 %), Israel (20,8 %), Ecuador (9,2 %), Deutschland (6,8 %) und Belgien (6,2 %).



dran. Das ist die Grundlage unserer weltweiten Führungsrolle als Handels- und Wissenszentrum. Die Niederlande spielen im internationalen Blumenhandel eine zentrale Rolle. Vertrauen und Sicherheit sind die Hauptgründe, warum Kunden und Züchter aus aller Welt ihre Geschäfte über FloraHolland abwickeln. Die Züchter wissen, dass sie einen guten Preis für ihre Ware erhalten, und die Händler können sicher sein, dass sie nicht zu viel bezahlen und sich nicht um die finanzielle Abwicklung und die Logistikdetails kümmern müssen. Bisher ist es nirgendwo sonst gelungen, eine so moderne Logistik- und Handelsdrehzscheibe für Blumen und Pflanzen einzurichten.“

### Komplexe Logistik

Die Logistik des Blumen- und Pflanzenhandels ist äußerst komplex: Jeden Tag bringen 10.000 Lieferanten ihre Blumen und Pflanzen an einen der sechs Standorte von FloraHolland. Sie werden aus den Niederlanden oder anderen Ländern per Lkw oder Flugzeug antransportiert. Bei FloraHolland wird die Ware bis zum Verkauf

**Ganz links: Die Auktion kann auf wandhohen Anzeigen verfolgt werden.**

**Links: Bernard Piet: „Die Niederlande spielen im weltweiten Blumenhandel eine zentrale Rolle.“**

**Oben: Die Auktionshalle in Aalsmeer weist eine Fläche von 1.000.000 m<sup>2</sup> auf.**

**Unten rechts: Mit diesem Hängetransportsystem werden die Ladungen von einem Gebäude zum nächsten befördert.**

in Kühlräumen gelagert. Vor der Auktion werden die Blumen aus den Kühlräumen geholt und direkt nach dem Verkauf in die Kühlräume der Händler oder direkt zu den Lkws gebracht. Dieser Ablauf findet jeden Tag statt. Aus der Luft sieht die riesige Auktionshalle in Aalsmeer (mit einer Fläche

von 1.000.000 m<sup>2</sup>) wie ein Blumenmosaik aus, das ständig seine Form und Farbe wechselt. Lange Transportwagen mit Blumen fahren eng aneinander vorbei, und voll beladene Stapelkästen bewegen sich auf einem Kettentransportsystem und nehmen automatisch die richtige Abzweigung. Bernard Piet: „Intelligente IKT-Lösungen und effiziente Logistik gehen hier Hand in Hand. Allein in Aalsmeer werden jeden Tag fast 50.000 Transaktionen abgewickelt. FloraHolland bewältigt die schnelle und effiziente Logistik für große Produktmengen auf einzigartige Weise. Die Kühlkette darf bei Blumen und Pflanzen nur sehr kurze Zeit unterbrochen werden. Schließlich handeln wir hier mit sehr empfindlicher Ware.“

### Verkehrsmanagement

Nur durch eine sehr gute Organisation kommen die zahlreichen Lkws auf dem Auktionsgelände effizient voran. „Eine gute Beschilderung ist die erste Voraussetzung, damit kein Lkw an den falschen Ort fährt“, so Bernard Piet. „Fahrer, die zum Entladen kommen, beantragen zuvor über das

### Wichtige Zahlen von FloraHolland (Stand 31. Dezember 2007)

- 5400 Genossenschaftsmitglieder
- Sechs Standorte
- 4700 Mitarbeiter
- 4,1 Milliarden € Umsatz

**Ziel von FloraHolland: „Kurz- und langfristig einen maximalen Verkaufsumsatz bei niedrigsten Verkaufskosten erzielen, um das Geschäftsergebnis der Mitglieder zu optimieren.“**



Internet eine Laderampe, damit sie direkt zur zugewiesenen Rampe fahren können. Einem Fahrer, der nicht im voraus reserviert hat, wird an der Schranke eine Rampe zugeteilt. Mithilfe von Kameras können unsere ‚Verkehrsmanager‘ erkennen, welche Rampen verfügbar sind.“ Und der ausgehende Verkehr? „Der funktioniert etwas anders“, erklärt er. „Viele Großhändler und Exporteure haben eigene Verarbeitungsbereiche für die Blumen und eigene Rampen. Die Logistikorganisation für den ausgehenden Verkehr übernehmen die Händler in diesen Fällen selbst.“

#### **Luffracht oder Container**

Immer mehr Blumen und Pflanzen werden im Ausland angebaut (oftmals von niederländischen Züchtern), insbesondere in Ländern nahe des Äquators. So stammen z. B. 50 % aller Rosen aus Afrika, wo Kenia den Markt anführt. Die Hauptgründe für den Anbau im Ausland sind das gute Klima und die niedrigen Lohnkosten.

„Der Transport aus diesen Ländern in die Niederlande ist jedoch recht teuer“, so Bernard Piet. „Alles wird per Luffracht transportiert. Nur so kann die Frische garantiert werden. Wir untersuchen derzeit, wie wir die Transportkosten senken können – z. B. durch Secontainer mit Kühlsystemen.“

Solche Transporte dauern länger, aber durch die geschlossene Kühlkette bleiben die Blumen und Pflanzen länger frisch. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Container nach der Ankunft in den Niederlanden per Lkw oder Binnenschiff weitertransportiert werden können. Dadurch wird die Kühlkette erst am Zielort unterbrochen. Und das fördert die Qualität der Produkte.“

#### **E-Commerce**

„Viele Blumenhändler möchten die Produkte ansehen, bevor sie sie kaufen“, erklärt Bernard Piet. „Dies ist seit langem ein ungeschriebenes Gesetz. Mittlerweile stellt sich aber die Frage, ob es wirklich immer notwendig ist. Viele Blumenhändler praktizieren dies seit 20 Jahren, an 200 Tagen im Jahr, und verfügen daher über eine enorme Erfahrung. Außerdem haben viele größtes Vertrauen zu ihren Züchtern. Aus diesem Grund verliert die Warenbetrachtung und -prüfung vor Ort an Bedeutung. Dies fördert die Entwicklung des E-Commerce, der für eine direkte Verbindung zwischen Züchter und Händler über das Internet sorgt. Bei der Transaktion und ihrer finanziellen Abwicklung hilft FloraHolland, doch die logistische Seite übernehmen Kunde und Züchter selbst.“

#### **Lkws**

Das weitaus beliebteste Transportmittel für Blumen und Pflanzen ist der Lkw. „Es gibt keine effizientere Möglichkeit für den Gütertransport von Haus zu Haus als den Lkw“, so Bernard Piet. „Trotz Infrastrukturproblemen und zunehmender Verkehrsstatus gehört dem Straßentransport in Europa weiterhin die Zukunft.“

Der Straßentransport könnte jedoch viel effizienter sein, und FloraHolland betrachtet den EcoCombi als beste Wahl für die Zukunft. Ein EcoCombi kann bis zu 30 % mehr Ware als ein Standard-Lastzug transportieren. Und das bei nahezu gleichem Kraftstoffverbrauch. Derzeit fahren täglich rund 12 EcoCombis in Aalsmeer vor, um Ware aufzuladen und innerhalb der Niederlande auszuliefern. Diese Zahl ist niedrig, da sich der EcoCombi noch in der Versuchsphase befindet. EcoCombis können nur begrenzt eingesetzt werden, da sie für internationale Strecken nicht geeignet sind. Länder wie Deutschland und Belgien sind von ihren Vorteilen nicht überzeugt und lassen noch keine EcoCombis auf ihren Straßen zu. Dies ist bedauerlich, da der Einsatz von EcoCombis im großen Stil eine höhere Effizienz und umwelttechnische Vorteile bedeuten würde. Davon bin ich überzeugt.“

## DAF-Netzwerk aus unabhängigen Händlern

# Oberstes Ziel: höchste Kundenzufriedenheit

Die Grundlage des DAF-Erfolgs bilden natürlich die moderne Produktpalette und das umfassende Serviceangebot für diese Produkte. Genauso wichtig ist jedoch das DAF-Händlernetzwerk, das in den letzten Jahren deutlich ausgebaut wurde, um die Qualität und Servicebereitstellung laufend zu verbessern und dadurch höchste Kundenzufriedenheit zu erzielen.

Das DAF-Händlernetzwerk wird insbesondere in Zentral- und Osteuropa erweitert, z. B. in Rumänien, Polen, der Tschechischen Republik und den baltischen Staaten. Allein in diesen Ländern wurden im vergangenen Jahr 14 neue Händlerstützpunkte eingerichtet. Damit ist DAF in Europa nun an über 1000 Standorten vertreten. DAF verfolgt die Strategie, mit unabhängigen Händlern zusammenzuarbeiten, die sich in unmittelbarer Kundennähe befinden. Das Vertrauen dieser Händler in DAF zeigt sich durch die Tatsache, dass im letzten Jahr mehr als 100 Millionen Euro in neue oder renovierte Händlerniederlassungen investiert wurden. Im Jahr 2008 dürfte dieser Investitionsbetrag noch übertroffen werden.

### Zuverlässiger Partner

DAF möchte sich als äußerst zuverlässiger und attraktiver Partner für seine Händler erweisen. In enger Zusammenarbeit mit den Händlern entwickelt DAF erstklassige Systeme, Services und Schulungen. Dadurch soll z. B. bei Qualität und Service ein noch höheres Niveau realisiert werden, um das übergeordnete Ziel zu erreichen – die kontinuierliche Steigerung der Kundenzufriedenheit.

### Umfragen zur Kundenzufriedenheit

Die Kundenzufriedenheit auf Unternehmensebene wird durch regelmäßige Umfragen überprüft. Durch die Ergebnisse dieser Umfragen, bei denen DAF seit jeher erfolg-

reich abschneidet, kann das Unternehmen noch besser auf die Kundenwünsche eingehen.

Zu einem ähnlichen Zweck führen die Händler selbst Kundenumfragen durch, für die ihnen ein spezielles Tool zur Messung der Kundenzufriedenheit bereitgestellt wird. DAF Truck Sales-Händler und DAF Service-Händler können ihre Kunden per Anschreiben oder E-Mail zur Teilnahme an einer solchen Umfrage einladen, die auf Wunsch anonym erfolgt. Die Einladung enthält einen speziellen Anmeldenamen und ein Passwort, mit dem der Kunde die Website des DAF-Kundenservices ([www.dafcs.com](http://www.dafcs.com)) und den Fragenbogen aufrufen kann. Für Verkauf und Lieferung sowie für Werkstatt und Ersatzteile sind jeweils eigene Fragebogen verfügbar. Das Ausfüllen dieser Fragebogen dauert höchstens fünf Minuten.

Aus den Ergebnissen der Umfrage kann der Händler erkennen, in welchen Bereichen seine Kunden zufrieden sind und wo er sich noch verbessern kann. Dadurch soll die Kundenzufriedenheit weiter gesteigert werden. DAF verfolgt das Motto: Was heute gut genug ist, muss morgen noch besser werden. Dies spielt eine wichtige Rolle, da unsere Kunden und die Kunden unserer Kunden immer höhere Anforderungen stellen.



Giorgio Ercoli erhält einen Scheck von Willem Jan Poppelaars aus der Abteilung Dealer Development von DAF Trucks N.V.

## Die Basis für langfristige Beziehungen

Alle Kunden, die bereits an der Händlerumfrage teilgenommen haben, wurden bei einer Verlosung berücksichtigt. Glücklicher Gewinner war das italienische Transportunternehmen Autotrasporti Giorgio Ercoli, das den Werkstattservice von DAF-Händler Dell'Agnello Renzo in Collesalveti beurteilte. „Wir pflegen eine sehr gute Beziehung zu unserem Händler und sind mit dem Service äußerst zufrieden“, so Giorgio Ercoli. Dies wurde vor kurzem durch die Lieferung eines neuen FAN XF 105.510 bestätigt. DAF-Händler Dell'Agnello Renzo zeigte sich natürlich erfreut über die positive Bewertung: „Wenn man langfristige Beziehungen mit seinen Kunden aufbauen möchte, spielt die Kundenzufriedenheit eine entscheidende Rolle. Alle Mitarbeiter müssen diesen Aspekt als oberstes Ziel ansehen.“

Das DAF-Händlernetzwerk wird in Zentral- und Osteuropa erheblich ausgebaut. Allein in diesen Ländern wurden im vergangenen Jahr 14 neue Händlerstandorte eingerichtet.

Cordia d.o.o.,  
Medvode, Slowenien



Neva Západní Čechy s.r.o.,  
Pilsen, Tschechische Republik



ESA Trucks Poznan Sp.Z o.o.,  
Komorniki, Polen



Truck Trading Estonia OÜ,  
Harjumaa, Estland



**Georgi Transporte:**

# **Der Zukunft voraus**



**Mit 200 Lkw ist Georgi Transporte der deutsche Marktführer für Luftfrachtersatzverkehre. Die Fahrer sind 13 Tage in ganz Europa unterwegs. Und sie fliegen auf DAF.**

Im Schnitt etwa alle sieben Minuten verlässt ein Lastzug mit Luftfracht aus aller Welt das Lufthansa Cargo Center am Frankfurter Flughafen. Das sind rund 250 Lkw am Tag. Darunter auch die auffallenden Fahrzeuge von Georgi Transporte, dem deutschen Marktführer. Die Abfahrten sind auf die Stunde genau festgelegt, die Frachtbriefe haben Flugnummern. Die Ladung besteht meist aus vier Luftfrachtpaletten, die in den Aufliegern über einen elektro-pneumatischen Rollerboden bewegt werden. Am Zielflughafen wird die Fracht ebenfalls just in time abgeladen. Dann machen die Fahrer vor Ort ihre gesetzliche Pause und warten auf den Rückflug.

#### **Rasante Entwicklung**

„Wir erleben seit Jahren eine rasante Entwicklung der Luftfrachtersatzverkehre“, sagt Hans Jörg Schnorrenberg, Leiter der Organisation bei Georgi. „Wer seine Güter mit Luftfracht verschicken möchte, übergibt

seine Waren an eine Luftfrachtgesellschaft seiner Wahl und muss sich um nichts mehr kümmern. Von der Planung des Transports, über das Erstellen der Zoll- und Frachtpapiere bis zur Anlieferung beim Empfänger kann sich der Kunde auf eine korrekte und schnelle Abwicklung verlassen. Egal ob es sich um Kühlgut, Gefahrgut oder Werttransporte handelt.“

Für die Fahrer ist es ein idealer Job, bei dem sich ihre Arbeit auf das beschränkt, wofür sie bei Georgi nach Tarif bezahlt

werden: sie fahren. Meist in der Nacht, ohne großen Stau – und ohne unplanbare Wartezeiten oder große körperliche Belastung. Auch deswegen stellt Georgi derzeit jeden Monat bis zu zwölf neue Fahrer ein. Viele kommen von den Unternehmen, die entweder nicht pünktlich bezahlt haben oder ihre Fahrer zwingen mussten, gegen die Gesetz zu verstoßen. Sie werden vier Tage in Raunheim geschult und erst danach von einem der zehn Fahrertrainer im Lkw mitgenommen.

#### **Flexibilität**

Neben der kontinuierlichen Expansion sind es vor allem die EU-Vorschriften über die Arbeitszeiten sowie die Lenk- und Ruhezeiten, die bei Georgi für den erhöhten Bedarf mitverantwortlich sind. „Die konsequente Umsetzung der Gesetze

**„Bei DAF stehen Preis und Leistung in vernünftigem Verhältnis. Der Lkw ist für die Fahrer Wohnzimmer und Arbeitsplatz in einem. Da braucht man den Raum, den die Super Space Cabs bieten.“**



*Oben: Sven Suhr (links) und Hans Jörg Schnorrenberg von Georgi Transporte.*

*Links: Eine MD-11F von Lufthansa Cargo wird beladen.*

bedeutet einen Mehreinsatz an qualifizierten Fahrern von rund 20 Prozent“, sagt Dispositionleiter Sven Suhr. Die 20 köpfige Disposition plant den europaweiten Einsatz der Flotte an sieben Tagen in der Woche, ein zweites Team mit fünf Mitarbeitern organisiert dazu die passenden Fahrer. Denn Georgi ist der Zukunft im europäischen Straßengütertransport weit voraus. Die derzeit rund 300 Fahrer kommen aus ganz Deutschland, zu 70 Prozent sogar aus den fünf östlichen Bundesländern. Und sie arbeiten nach einem ungewöhnlichen Schichtmodell: Sie fahren 13 Tage am Stück, natürlich inklusive der gesetzlichen Wochenendruhezeit, und danach haben sie drei bis vier Tage frei. Getauscht werden die Lkw am Standort Raunheim. Allerdings setzt es eine große Flexibilität. Jeder Fahrer muss im Prinzip alles können.

#### **Zufriedene Mitarbeiter**

„Nur zufriedene Mitarbeiter können für einen guten Service garantieren“, so Schnorrenberg. „Deshalb bemühen wir uns, unseren Fahrern deutlich zu machen, dass sie diejenigen sind, die uns repräsentieren und versuchen, trotz der räumlichen Trennung den persönlichen Kontakt nicht zu verlieren. Wir organisieren Brunchs, versäumen keine Geburtstagsgrüße und laden zu Treffen ein, um mit dem Fahrer

sein Jubiläum zur langjährigen Firmenzugehörigkeit zu feiern. Das einzige, was wir unseren Fahrern nicht garantieren können, ist ein fester Lkw. Das lässt sich organisatorisch nicht darstellen.“ Die Mehrzahl der Fahrer akzeptiert dieses System. Um Unzufriedenheit zu unterbinden, wird in Raunheim ein Übernahmeprotokoll verfasst, so dass sich die Fahrer immer darauf verlassen können, bei Dienstbeginn ein technisch einwandfreies und sauberes Fahrzeug zu übernehmen. Kein Wunder, dass Georgi nur das beste Material zur Verfügung stellt, alle neuen Modelle werden von Anbeginn mit Standklimaanlage ausgerüstet. „Bei DAF stehen Preis und Leistung in vernünftigen Verhältnis“, sagt Schnorrenberg. „Der Lkw ist für die Fahrer Wohnzimmer und Arbeitsplatz in einem. Da braucht man den Raum, den die Super Space Cabs bieten.“

## **Höhenflüge**

*Laut Angaben der International Air Transport Association (IATA) stieg die Verkehrsleistung in 2007 um 4,3 % (gegenüber 147.5 Mrd. tkm in 2006), die 240 dem Genfer Verband angeschlossenen Fluggesellschaften schrieben im „besten Jahr der jüngeren Geschichte der weltweiten Luftfracht“ (IATA) schwarze Zahlen in Höhe von 5,6 Mrd. USD. Die größten europäischen Frachtflughäfen sind Paris Charles de Gaulle, Frankfurt, Amsterdam, London und Luxemburg.*

## **Spezialisierte Flotte**

*Das 1953 von Siegfried Georgi in Burbach (Siegerland) gegründete Unternehmen ist unter Geschäftsführer Jürgen Georgi Marktführer für Luftfrachtersatzverkehre in Deutschland. In Raunheim betreibt Georgi einen Stützpunkt mit Büro, Werkstatt und Schulungsraum. Zu den größten Auftraggebern gehören Lufthansa, Air France, DHL, UPS, Schenker, Swiss Cargo, Air Kanada und Cathay Pacific. Etwa die Hälfte der Flotte besteht aus DAF XF95 und XF105 mit Super Space Cab und einer Leistung von 380 bis 410 PS.*

**DAF startet in Taiwan durch:**

# **Doppelrolle für Formosa**



*Das moderne Montagewerk von FPG.*



*Seiko Chen: „Wir sind stolz auf das bisher Erreichte.“*

**DAF ist in Taiwan erst seit 2006 aktiv, konnte sich aber in diesem kurzen Zeitraum einen hervorragenden Ruf für die Zuverlässigkeit, den Fahrerkomfort und die niedrigen Betriebskosten seiner Fahrzeuge erwerben. Mit einem Fuhrpark von mehr als 100 DAF-Lkws ist die Formosa Plastics Transport Corporation (FPTC) der größte Kunde des niederländischen Lkw-Herstellers in Taiwan. Und das nicht ohne Grund.**

Das Transportunternehmen gehört zur Formosa Plastics Group (FPG), einem der weltweit größten petrochemischen Unternehmen und international führenden Hersteller von PVC und anderen Kunststoffen wie z. B. Polyester, Nylon und Rayon. Es besitzt eine eigene Ö Raffinerie und ein eigenes Elektrizitätswerk, das die gesamte Insel mit Strom versorgt. Die FPG fertigt außerdem Mikrochips und andere Computerkomponenten und besitzt insgesamt 40 Schiffe. Des Weiteren übernimmt die Formosa Plastics Group den Import, Zusammenbau und Verkauf von DAF-Lkws. Die FPG umfasst rund 50 Unternehmen in Taiwan, China, den

USA, auf den Philippinen und in Vietnam. Mitarbeiterzahl: ca. 90.000. Jahresumsatz: ca. 70 Milliarden US-Dollar.

### **37 %**

Als Executive Director des Transportunternehmens FPTC traf Seiko Chen die Entscheidung, den Fuhrpark mit rund 600 Lkws verschiedener Marken zu

standardisieren. Dazu wählte er einen einzigen Lkw-Hersteller: DAF. Seiko Chen spielt jedoch eine Doppelrolle: Bei der Muttergesellschaft, der Formosa Plastics Group, ist er außerdem für den Import, Zusammenbau und Verkauf von DAF-Lkws verantwortlich. „Vor einigen Jahren wandten wir uns an DAF, um unseren Fuhrpark zu ersetzen“, erinnert er sich. „Nach gründlicher Bewertung entschieden wir uns für diese Marke, denn die DAF-Lkws bieten einen geringen Kraftstoffverbrauch und niedrige Wartungskosten. Außerdem waren die Fahrer vom Komfort und von der Fahrleistung dieser Lkws begeistert. Gleichzeitig erkannten wir, dass andere Kunden die Qualitäten der DAF-Lkws ebenfalls schätzen würden, und wurden zum autorisierten DAF-Importeur. Dazu mussten wir die Lkws vor Ort zusammenbauen, da auf bereits montierte Lkws eine Einfuhrgebühr von 37 % erhoben wird. Die Automobilierteilsparte der Formosa

**„Die DAF-Lkws bieten einen geringen Kraftstoffverbrauch und niedrige Wartungskosten. Außerdem waren die Fahrer vom Komfort und von der Fahrleistung dieser Lkws begeistert.“**

# Plastics

Das Wachstum von DAF wird durch ein umfangreiches Service-Netzwerk mit siebzehn Werkstätten unterstützt. Oben: Der Standort Linkou im Norden Taiwans.



FPG ist eines der weltweit größten petrochemischen Unternehmen.



## Transport in Taiwan

Die Insel Taiwan (früher Formosa) liegt im Ostchinesischen Meer: östlich von China, südwestlich von Japan und nordwestlich der Philippinen. Die Hauptstadt ist Taipei. Die Insel weist eine hohe Bevölkerungsdichte auf: Rund 23 Millionen Einwohner leben auf einer Fläche von 35.980 km<sup>2</sup> (ca. 85 % der Fläche der Niederlande). Taiwan ist ein hoch entwickeltes Land mit ultramoderner Industrie, die sich in erster Linie auf Hightech-Produkte spezialisiert hat. Taiwan verfügt über eine hervorragende Infrastruktur und ein gutes Straßennetz (Gesamtlänge: ca. 34.500 km), das laufend erweitert wird. Außerdem befinden sich auf der Insel mehrere große Häfen mit hoher Umschlagskapazität, darunter sehr viel Containertransport. Die Seefracht (mit insgesamt 274,23 Millionen Tonnen im Jahr 2006) macht den Großteil der internationalen Gütertransporte aus und beträgt das 200-fache der internationalen Luftfrachttransporte. 2006 wurden 89 % der inländischen Waren per Lkw transportiert. 2006 stieg die gesamte per Lkw transportierte Tonnage im Vergleich zum Vorjahr um 5,8 % auf mehr als 594,21 Millionen Tonnen an.

(Quelle: [www.investintaiwan.nat.gov.tw](http://www.investintaiwan.nat.gov.tw))

Plastics Group verfügte jedoch über langjährige Erfahrung mit verschiedenen anderen Fahrzeugmarken.“

### CKD

Im modernen Montagewerk von FPG werden nun pro Woche zwischen fünf und zehn DAF CF-Lkws gebaut. Dazu werden „CKD-Pakete“ (Completely Knocked Down) von DAF Trucks in Eindhoven angeliefert. Das Fahrerhaus, der Motor, das Getriebe und die Achsen werden als vollständiger Bausatz bereitgestellt, während die restlichen Fahrzeugkomponenten einzeln geliefert werden. Die Montagearbeiter der Formosa Plastics Group wurden von DAF geschult, damit die in Taiwan gebauten Fahrzeuge dieselbe hohe Qualität wie die in Eindhoven oder Leyland produzierten DAF-Lkws aufweisen.

### Wachstum von DAF in Taiwan

Dank des Engagements der FPG hat sich die Qualität der DAF-Lkws mittlerweile auch bei anderen taiwanesischen Transportunternehmen herumgesprochen. Die Verkaufszahlen steigen rasant: Bis Ende 2008 werden rund 450 DAFs auf der Insel unterwegs sein. Das Wachstum von DAF in Taiwan wird durch ein Service-Netzwerk aus 17 Werkstätten unterstützt. „Wir sind stolz auf das bisher Erreichte“, so Seiko Chen, der für den Import und Verkauf von DAF-Lkws verantwortlich ist. „Japanische Marken verbuchen hier immer noch den Löwenanteil des Marktes – vor allem aufgrund der niedrigen Anschaffungspreise. Doch selbst hier in Taiwan werden günstige Kilometerkosten immer mehr zu einem Verkaufsargument. Und in diesem Punkt hat DAF die Nase vorn.“

100 von 600 Lkws der Formosa Plastics Transport Corporation tragen nun ein DAF-Zeichen. Die Lkws werden auf der gesamten Insel für den Transport verschiedenster von der Gruppe hergestellter Produkte eingesetzt. Dazu werden in der Regel Sattelastzüge verwendet. „In ein paar Jahren wird unser gesamter Fuhrpark aus DAFs bestehen.“



**Wirtschaftswachstum und Transportbedarf gehören zusammen**

# **Güterverkehr: Quo Vadis**



*Der Künstler, Maler und Illustrator Charles Burki (1909–1994), dessen detaillierte und realistische Arbeiten viele Jahre lang fast das gesamte Marketingmaterial von DAF zierten, ließ sich auch zu Werken hinreißen, die eher seiner Fantasie als der Realität entsprangen. So erstellte er beispielsweise 1971 einen Kalender mit futuristischen DAF-Fahrzeugen. Seiner Ansicht nach würde der internationale Straßenverkehr künftig auf Interkontinentalstrecken über Schienenbahnen erfolgen. Dabei würden so hohe Geschwindigkeiten erzielt, dass die Fahrten und Entfernungen über Radar und elektronische Spurleitsysteme überwacht werden müssten.*

**Wirtschaftswachstum und Transportbedarf für Personen und Güter sind von Natur aus untrennbar verbunden. Ohne Transport oder Mobilität gibt es kein Wirtschaftswachstum. Und umgekehrt gilt: Wirtschaftswachstum führt immer zu einem Anstieg von Transport und Mobilität. So wird z. B. erwartet, dass der Güterverkehr in der Europäischen Union in den nächsten 25 Jahren um rund 60 % zunimmt. Dies erfordert intelligente Lösungen, bei denen alle Transportmittel möglichst effizient genutzt werden.**

**Ron den Engelsen**

Nach Aussage der Generaldirektion für Energie und Verkehr der Europäischen Kommission wird das Wachstum des gesamten europäischen Güterverkehrs in den nächsten Jahrzehnten noch stark zunehmen.

Den Erwartungen zufolge wird dieses Wachstum fast mit dem des Bruttonationaleinkommens in Europa Schritt halten. In Zentral- und Osteuropa wird der Güterverkehr etwas stärker als in Westeuropa zunehmen, aber durchschnittlich können wir mit einem Anstieg von 2 bis 3 % pro Jahr rechnen. Diese Zahlen ähneln denen des Schweizer Analyseunternehmens Prognos, das vor vielen Jahren einen deutlichen Anstieg des Gütervolumens vorhergesagt und bislang Recht behalten hat.

## **60 % Wachstum beim Gütervolumen**

Bis 2030 ist daher mit einer Zunahme des gesamten Güterverkehrsvolumens innerhalb der EU um rund 60 % zu rechnen. Als logische Folge davon wird die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen weiter ansteigen. 2007 wurden in der EU rund 337.000 schwere Lkws (mit einem Gesamtgewicht von mehr als 15 Tonnen) neu zugelassen. Schätzungen zufolge wird diese Zahl im Jahr 2015 bei rund 400.000 und im Jahr

# s?



2030 sogar noch höher liegen. Vorausgesetzt es ergibt sich keine dramatische Verschiebung bei den Transportmitteln, die aber nicht erwartet wird.

### **Fast unveränderte Transportmittelaufteilung**

Grundsätzlich wird in den nächsten Jahrzehnten keine größere Änderung bei der Aufteilung der verschiedenen Transportmittel für den Güterverkehr erwartet. Der Seetransport wird vor allem über kürzere Strecken einen wichtigen Teil des gesamten Gütervolumens in der EU verbuchen. Gleiches gilt für Pipelines und den Transport auf der Straße. Diese Transportmittel spielen auch derzeit die wichtigste Rolle im Güterverkehr. Die Binnenschifffahrt wird ebenfalls eine deutliche Zunahme erfahren. Nach derzeitigem Stand wird der Güterverkehr per Bahn jedoch deutlich weniger stark ansteigen als bei den anderen Transportmitteln. Dies ist bedauerlich, denn der Anstieg der gesamten Transportnachfrage kann nur abgedeckt werden, wenn jede Form des Güterverkehrs optimal genutzt wird. Andernfalls sieht sich Europa vor einem großen Problem. Wenn keine bedeutenden, innovativen und insbesondere intelligenten Maßnahmen ergriffen werden, führen die Verkehrsstaus zum Kollaps. Dies gilt vor allem für das wirtschaftliche

Zentrum von Europa, das auf Transport und Mobilität angewiesen ist.

### **Neue Ansätze erforderlich**

Wie kann Europa dem steigenden Transportbedarf gerecht werden? Ist es nicht dringend an der Zeit, dass Europa eine wirkungsvolle und pragmatische Strategie verfolgt und sich offen für neue Ansätze zeigt? In erster Linie dürfen keine neuen Straßen mehr gebaut werden. In diesem Zusammenhang gibt es bereits zahlreiche innovative Ideen. Obwohl neue Straßen irgendwann in der Zukunft sicherlich gebaut werden müssen, stellt sich heute eher die Frage, wie sich die vorhandene Infrastruktur optimal nutzen lässt. Gibt es bereits Möglichkeiten, die Verkehrsengpässe zu beseitigen? Eigene Fahrspuren für Lkws und Busse haben sich z. B. bereits bewährt, sind aber in Europa

noch zu selten. Außerdem gibt es zu wenig überregionale Autobahnen und zu wenig Trennung zwischen regionalem und überregionalem Verkehr, um Staus zu vermeiden. Auch ohne neuen Straßenbau lässt sich viel erreichen, beispielsweise durch eine bessere Kapazitätsauslastung der vorhandenen Infrastruktur. Die meisten Straßen sind zu den Hauptverkehrszeiten überlastet, doch nachts bleiben viele Kapazitäten ungenutzt. Die Förderung der Warenverteilung bei Nacht könnte z. B. zu einer besseren Auslastung des Straßennetzes beitragen.

### **Intelligente, integrierte Lösungen gefragt**

Innovative Konzepte wie Verkehrsmanagementsysteme, automatische Umleitungssysteme in überlasteten Gebieten und die Kommunikation zwischen Fahrzeugen könnten ebenfalls helfen, die

***Der Straßentransport ist und bleibt die vielseitigste und gleichzeitig eine der wirtschaftlichsten Formen des Güterverkehrs. Durch moderne Planungssysteme, Kommunikationsausrüstung und Telematiklösungen ist der Straßentransport so effizient wie nie zuvor.***



*Die technischen Möglichkeiten, um Logistikprozesse deutlich effizienter zu organisieren, sind noch längst nicht ausgeschöpft. Ein gutes Beispiel dafür ist die „Stadsbox“ für die Güterverteilung in Städten. Ein solches Konzept könnte in Kombination mit Hybridfahrzeugen oder anderen leisen Lieferwagen eine erstklassige Lösung darstellen.*

## **Die meisten Straßen sind zu den Hauptverkehrszeiten überlastet, doch nachts bleiben viele Kapazitäten ungenutzt.**

Kapazität der vorhandenen Infrastruktur künftig besser zu nutzen. Die technischen Möglichkeiten, um Logistikprozesse deutlich effizienter zu organisieren, sind ebenfalls noch längst nicht ausgeschöpft. Es ist bedauerlich, dass eine Lösung wie die „Stadsbox“ für die Güterverteilung in Städten, an deren Entwicklung DAF mitgewirkt hat und die nun einsatzbereit wäre, nicht umgesetzt wird. Ein solches Konzept könnte in Kombination mit Hybridfahrzeugen oder anderen besonders leisen Lieferwagen eine erstklassige Lösung darstellen.

Der Einsatz von langen und schweren Lkws wie dem „EcoCombi“ kann ebenfalls einen wichtigen Beitrag leisten, um die Transporteffizienz zu steigern und das Straßennetz besser auszulasten. Dank einer verbesserten Transportleistung weisen diese EcoCombis

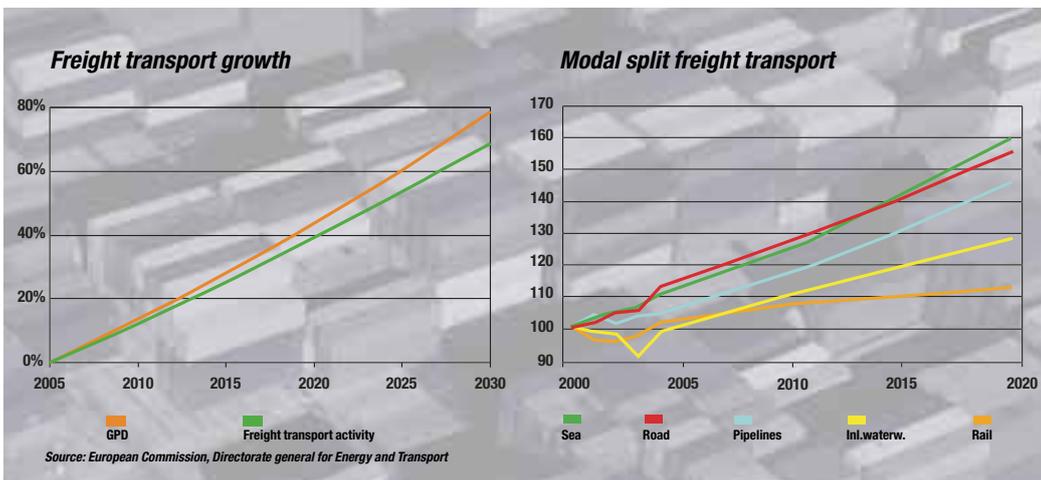
deutlich niedrigere Schadstoffemissionen pro Tonnenkilometer auf, sodass Wirtschaft und Umwelt gleichermaßen profitieren. DAF Trucks setzt sich bereits seit den Achtzigerjahren für den europaweiten Einsatz langer und schwerer Lkws ein.

### **Die Zukunft gehört dem effizienten Straßentransport**

Der Straßentransport ist und bleibt die vielseitigste und gleichzeitig eine der wirtschaftlichsten Formen des Güterverkehrs. Durch moderne Planungssysteme, Kommunikationssaurüstung und Telematiklösungen ist der Straßentransport so effizient wie nie zuvor. Die Anzahl an Kilometern, die Lkws heute unbeladen zurücklegen, beträgt nur einen Bruchteil der früheren Zahlen.

Außerdem sind moderne Lkws kraftstoffsparend, und Euro 5-Lkws produzieren

verschwindend geringe Schadstoffmengen, wodurch der Straßentransport deutlich nachhaltiger geworden ist. Die Straße eignet sich als einziger Transportweg für echte Haus-zu-Haus-Lieferungen und wird daher auch künftig in Europa eine dominante Rolle spielen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die anderen Transportmittel nicht ebenfalls einen Teil des steigenden Güterverkehrsvolumens aufnehmen müssen. So viel wie möglich über das Wasser! So viel wie möglich über das Bahnnetz! So viel wie möglich über Pipelines! Auf dem Luftweg alles, was über den Luftweg muss! Und über die Straße alles, was über die Straße muss! Darüber hinaus muss genauer überwacht werden, ob für verschiedene Produkte jeweils das am besten geeignete, effizienteste und nachhaltigste Transportmittel gewählt wurde. Der steigende Bedarf an Transport und Mobilität kann nicht durch das Straßennetz allein abgedeckt werden. Der zunehmende Güterverkehr in Europa und die steigende Mobilität der Einwohner bedeuten für ganz Europa eine Herausforderung. Dieses Problem kann nur strukturiert gelöst werden, wenn alle betroffenen Parteien gemeinsam neue Ansätze für die Zukunft entwickeln.



*Nach Berechnungen der Generaldirektion für Energie und Verkehr der Europäischen Kommission wird das Wachstum des gesamten europäischen Güterverkehrsvolumens in den nächsten Jahrzehnten ungefähr mit dem Anstieg des Bruttonationaleinkommens in der Europäischen Union Schritt halten. Außerdem wird kaum eine Änderung bei den Anteilen der verschiedenen Transportmittel erwartet. Daher wird der Straßenverkehr (rote Linie) in den nächsten Jahren weiterhin ein starkes Wachstum erfahren.*



# **VERBESSERN SIE JETZT IHRE SICHT!**



***Nicht nur, weil es  
vorgeschrieben ist***



Um die Anzahl schwerer und tödlicher Unfälle zu verringern, zu denen es kommt, wenn Lkws abbiegen oder die Fahrspur wechseln, hat die EU neue Vorschriften erlassen, die den Radius von Weitwinkelspiegeln vorgeben und die Ausstattung der Nutzfahrzeuge mit Bordsteinspiegeln fordern.

Diese Regelung wird im April 2009 in Kraft treten. Sie betrifft nicht nur Neufahrzeuge, sondern fordert auch die Nachrüstung aller Nutzfahrzeuge über 3,5 t mit Erstzulassung nach dem 1. Januar 2000. Die Einhaltung der neuen Vorschrift wird durch Vollzugs- und Sicherheitsbehörden streng überwacht. Eine vollständige Übersicht über die gesetzlichen Forderungen, die Ihr Fahrzeug oder Ihr Fahrzeugbestand erfüllen muss, finden Sie auf unserer speziellen Website unter:

**[WWW.CHECKYOURMIRROR.COM](http://WWW.CHECKYOURMIRROR.COM)**



# ***PACCAR Financial, der ideale Partner in der Finanzierung von DAF LKW***

Wenn Sie Ihren nächsten DAF LKW oder Trailer finanzieren möchten, vertrauen Sie sich einfach PACCAR Financial an. Als hauseigene Finanzierungsgesellschaft des Herstellers DAF Trucks N.V. sind wir auf die Finanzierung von neuen und gebrauchten DAF LKW spezialisiert. Unser Fachwissen und unsere langjährige Erfahrung in der Transportbranche stellen sicher, dass wir die bestmögliche Lösung für Sie und Ihr Unternehmen finden.

Bei uns erhalten Sie alles aus einer Hand. Interessiert? Dann kontaktieren Sie bitte Ihren örtlichen DAF Händler.

